

日本内航海運組合総連合会

説明資料

平成22年12月17日
代替建造対策検討会

内航海運の概況と暫定措置事業について

日本内航海運組合総連合会

I . 内航海運の市場環境

内航海運の市場環境

● 内航輸送量は長期低落傾向

内航船による輸送量は、産業構造の変化や荷主の輸送合理化、長引く景気低迷等から大幅に減少しています。

(平成2年と比べ19年後の21年度は43%減)

また、平成20年秋のリーマン・ショック前年の19年度の内航輸送量は4億3千万トンありましたが、20年度は3億8千万トン(前年度比8%減)、21年度は、速報で3億3千万トン(同13%減)と2年間で1億トンも減少しました。長期低落傾向に加えリーマン・ショックで輸送量の減少に拍車がかかってしまった状況にあります。

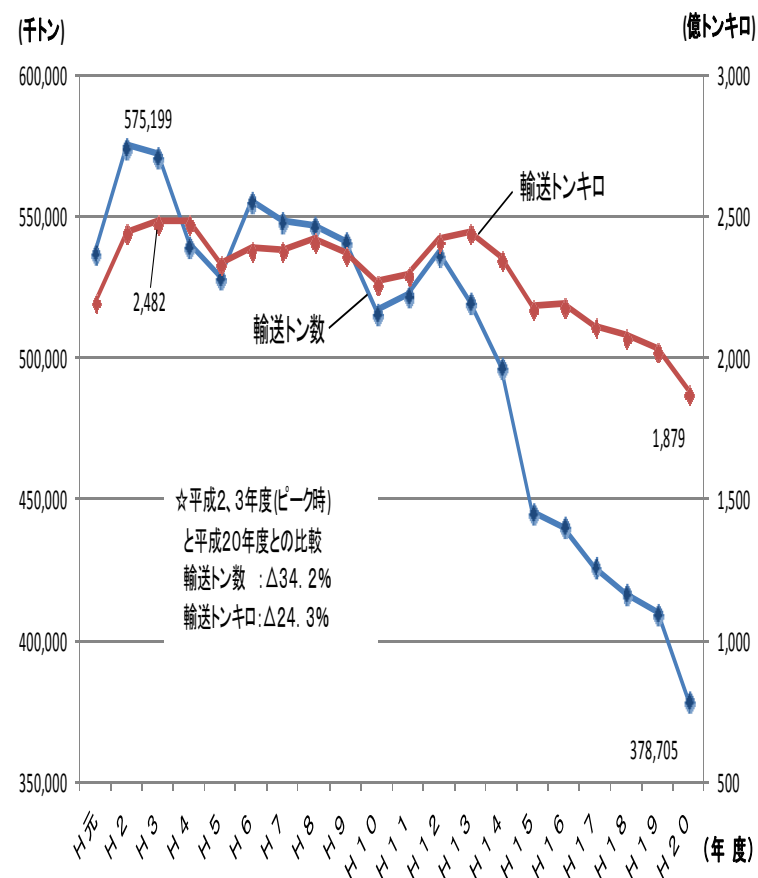
● 将来の展望

日本社会が人口減少・少子高齢化等社会構造の変化や地球温暖化対策等の進行により石油をはじめ鉄鋼等の基礎素材物資に対する需要の減少が予測されています。

また、円高が進み日本メーカーの海外シフトが更に進行する機運にあることから産業の空洞化傾向も進むことが懸念されています。

このようなことから、内航海運市場の太宗貨物である基礎素材物資の輸送量は、将来的にも基調として低落傾向が続くものと認識しています。

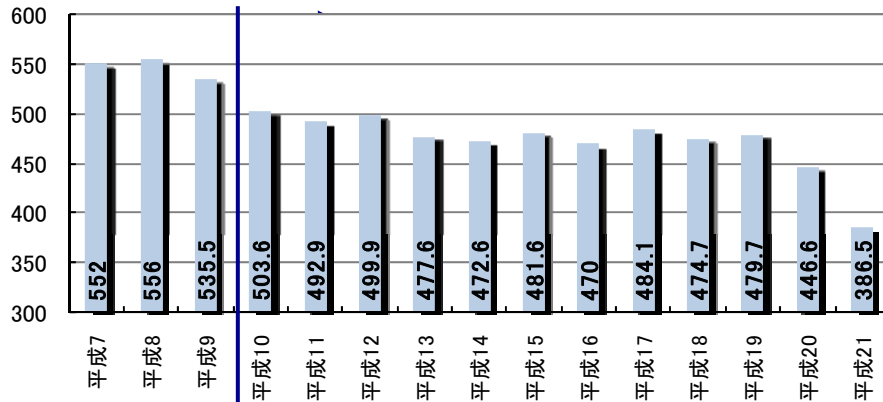
内航貨物輸送量の動向



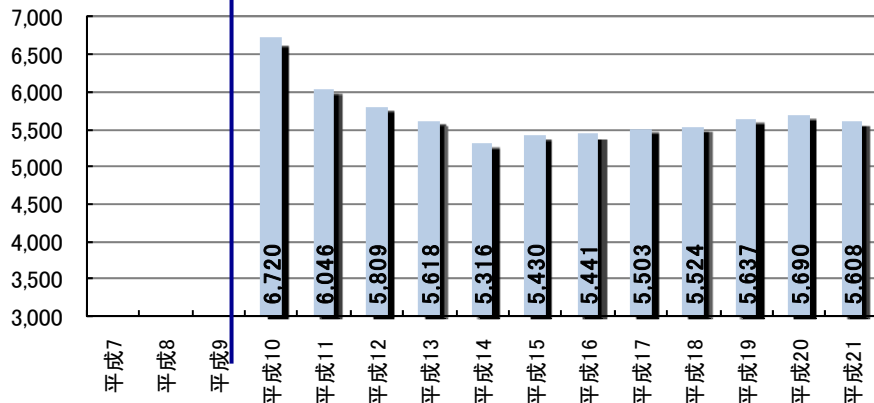
国土交通省資料より

輸送量と船腹量との関係の推移

暫定措置事業開始
年度別の総輸送量(百万トン)の推移

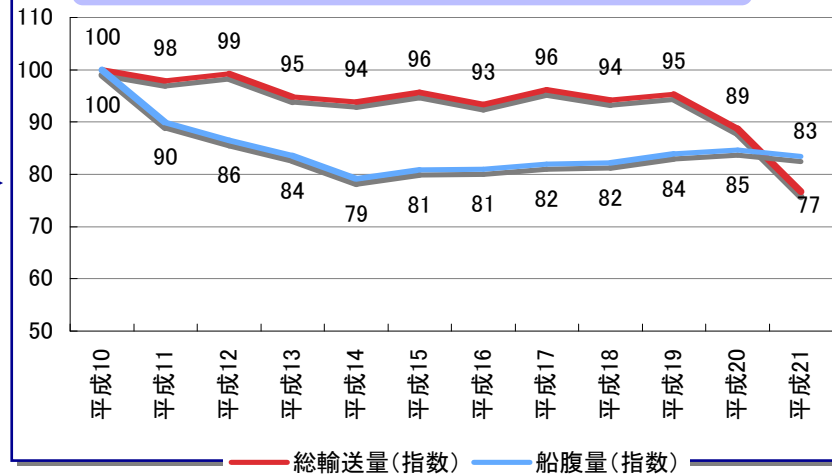


暫定措置事業開始
年度別の船腹量(千トン)の推移



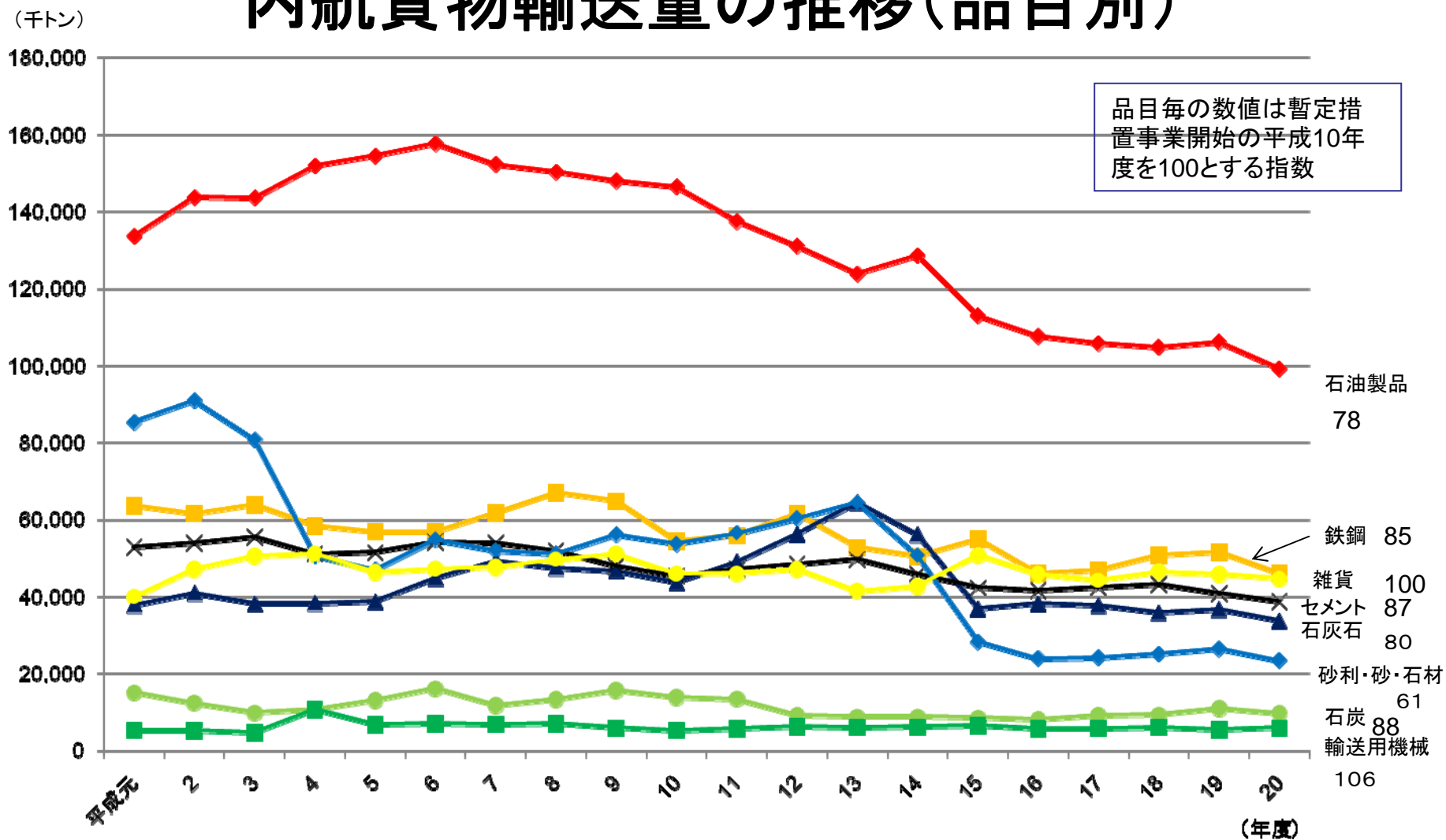
- ・内航海運の年度別総輸送量はダウントレンド。リーマンショックがその減少状況を加速した。
- ・船腹量は暫定措置導入当初は縮小が進んだが、平成14年以後はほぼ停滞状態。その結果、需給バランスが崩れ(暫定措置を導入した平成10年度を上回る不均衡状態)、収益性が悪化した。
- ・輸送量はそれでも現状で年間3.8億トンあり、需要に合わせた適切な運用ができれば収益性は回復が可能と考えられる。

平成10年度=100とした総輸送量、船腹量の年度推移



**過剰であった船腹量は平成14年度に最も整理が進んだがその後は停滞傾向。
総輸送量は平成20-21年度に急減。**

内航貨物輸送量の推移(品目別)

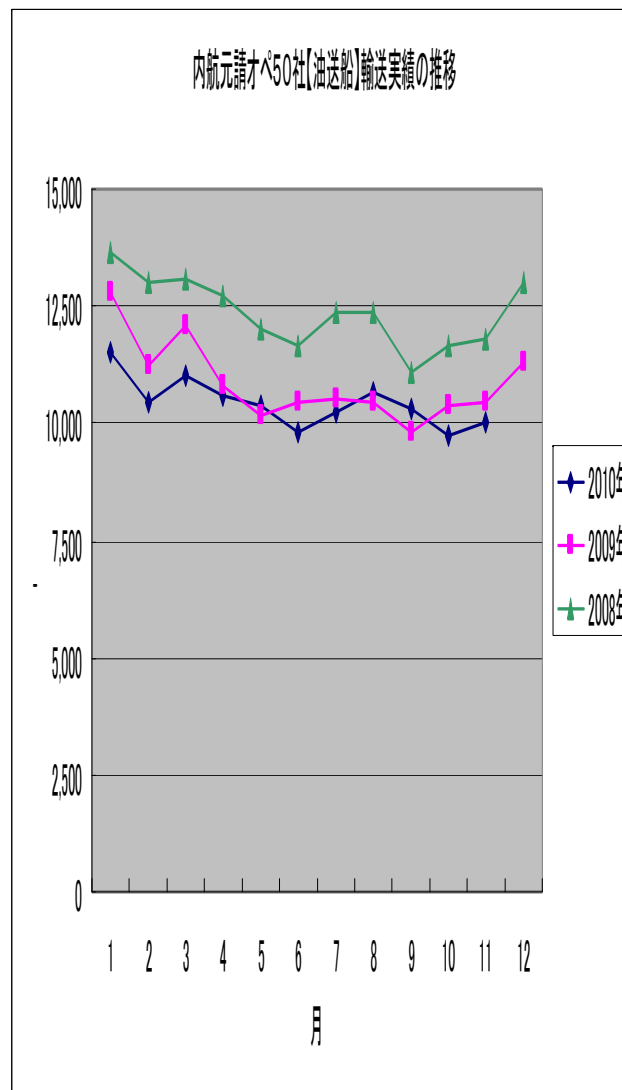
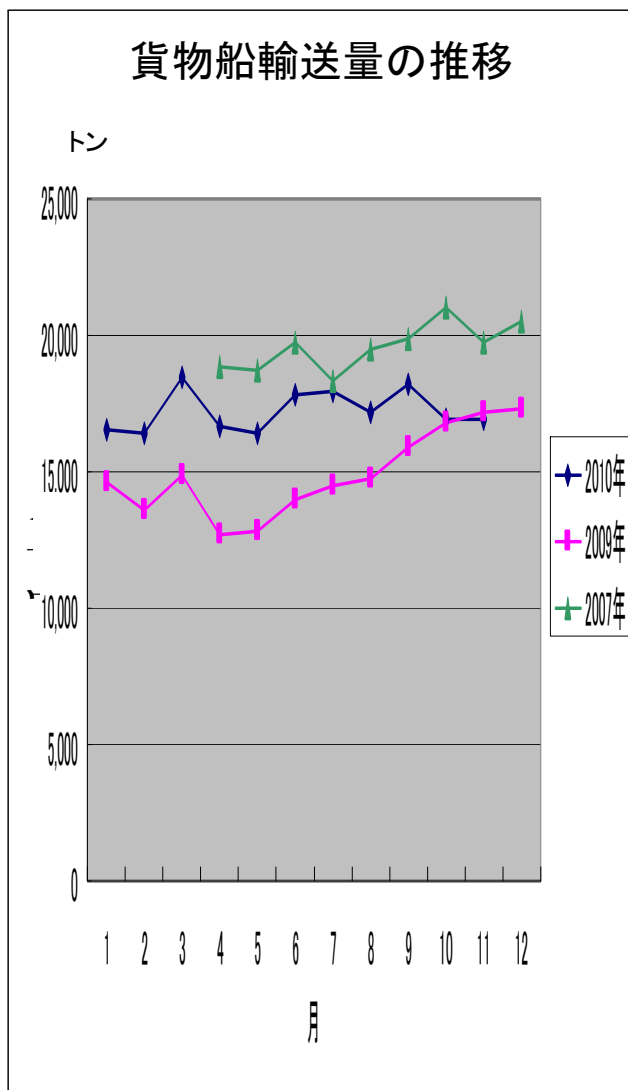


○国土交通省作成資料より

雑貨…穀物、野菜・果物、畜産品、その他の農産品、薪炭、金属製品、機械、セメント以外の窯業品、石炭製品、科学肥料、繊維工業品、食料工業品、日用品、その他の製造工業品、分類不能のもの

輸送用機械…鉄道車両、自動車、自転車及びその他の車両、船舶、航空機

リーマンショック前後の荷動き動向



1. 貨物船の輸送量については、2008年10月を境に急速に減少し、2009年3～5月に掛けて、対前年比率は60%台の低い水準まで落ち込みました。その後は緩やかな改善傾向が続いてきましたが、2010年10月(実績値)～11月(速報値)における対3年前比率(リーマンショック以前の輸送量に対する比率)は80%台に止まっています。

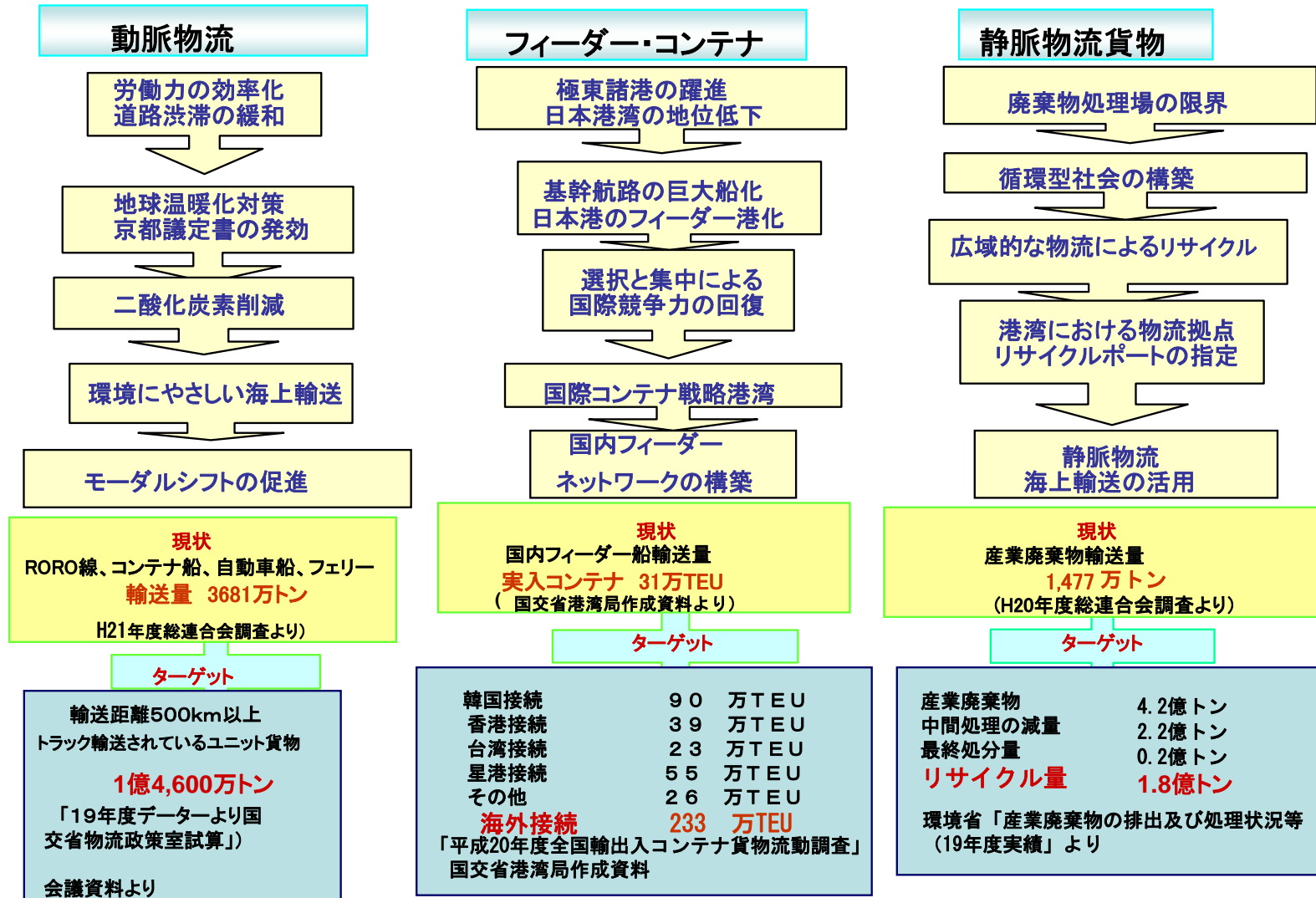
なお、2010年11月(速報値)における輸送主要品目別の対3年前比率(リーマンショック以前の輸送量に対する比率)は、鉄鋼が71%、原料が93%、雑貨が91%、自動車は93%、セメントが81%となっています。

2. タンカーの輸送量については、2008年8月から減少を始め、2009年4月に対前年比率が90%を割り込みました。2010年1月以降は減少率の増加に歯止めが掛ったものの、依然として輸送量は漸減傾向が続いています。

なお、2010年11月(速報値)における輸送品目別の対前々年比率は、白油が87%、黒油が74%、ケミカルが117%、特タン船が95%となっています。

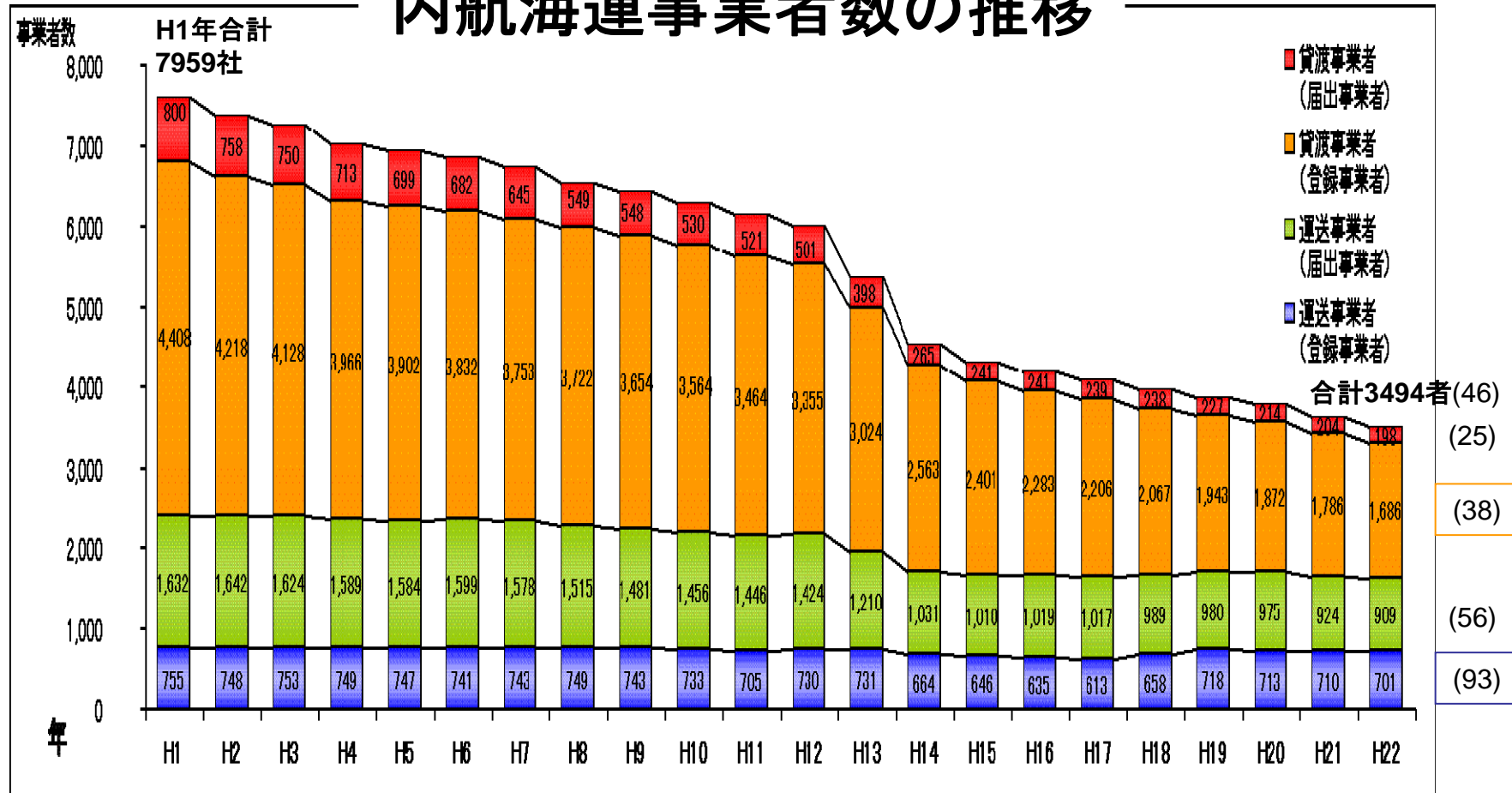
新規物流貨物開拓への取り組み

内航輸送量が減少する状況のなかで、新規貨物を開拓し、国内海上輸送へ誘致することが、環境対策・労働力対策はもとより内航海運の成長戦略に繋がることが期待されます。



Ⅱ. 内航業界の構造

内航海運事業者数の推移



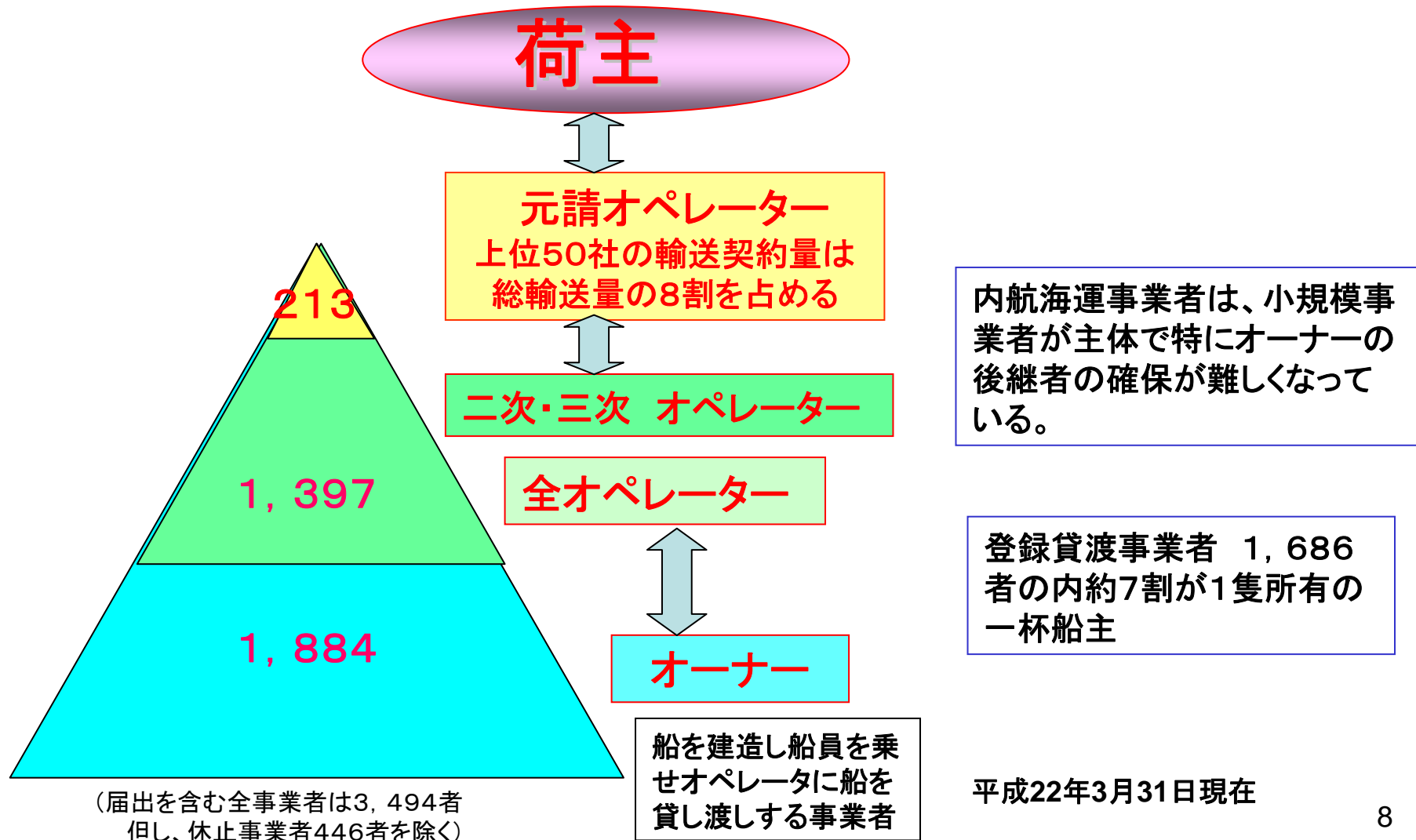
全事業者の99.6%が中小企業

()内はH1年を100とする指数

平成22年3月31日現在休止事業者446を除く

(注) 登録事業者は100総トン以上又は長さ30メートル以上の船舶を使用する者、届出事業者は、100総トン未満かつ長さ7
30メートルの船舶のみを使用する者である。

内航業界のピラミッド構造

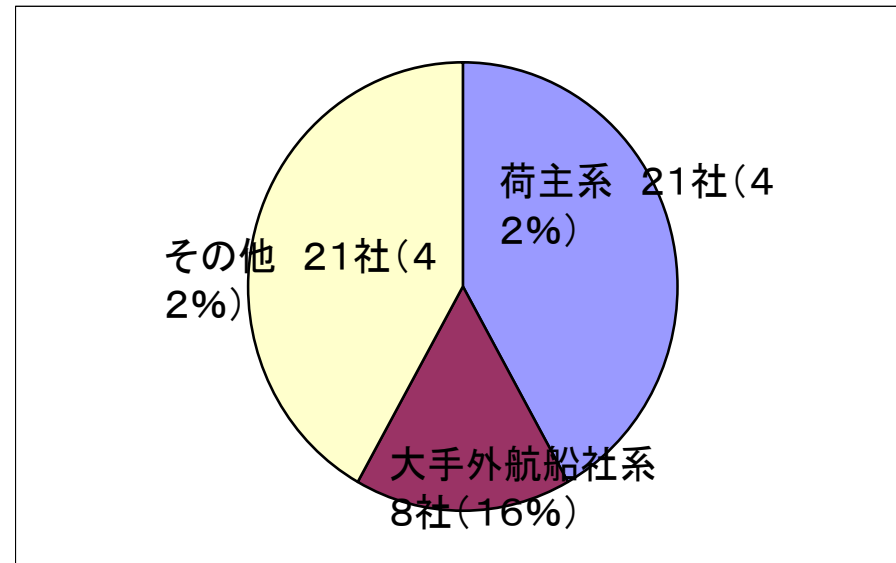


輸送上位50社の資本系列分類

	社数
荷主系	21社
うち石油系	5社
鉄鋼系	5社
セメント系	3社
自動車系	2社
化学系	3社
電力系	1社
その他	2社
計	21社
大手外航船社系	8社
その他	21社

注) 荷主系、大手外航船社系は、それぞれの業態の上場会社による持ち株比率が20%を超えるもの

- 上位50社の輸送量は全体の8割。
- 荷主系船社は上位50社中約5割弱。
- 内航海運は、荷主物流(インダスティアルキャリア)と言われる所以。
- 20社の荷主の平均持ち株比率は、72.9%。
うち100%子会社は9社。



輸送上位50社の資本系列別輸送量シェア

(平成21年度)

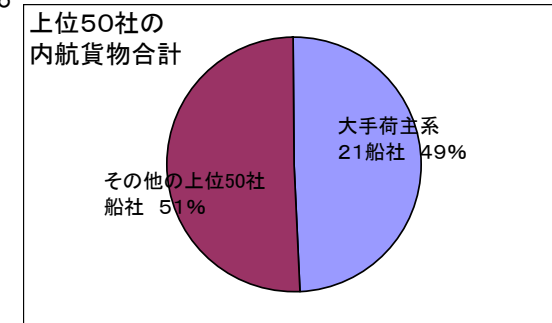
荷主系船社が内航船輸送量の全体の約半分を輸送しています。

	大手荷主系船社		その他上位50社船社		上位50社船社合計	
	千トン	%	千トン	%	千トン	%
鉄鋼	35,031	88.3%	4,622	11.7%	39,653	100%
原材料(石灰石等)	26,066	52.2%	23,892	47.8%	49,958	100%
セメント	12,173	47.1%	13,685	52.9%	25,858	100%
自動車	10,126	28.3%	25,680	71.7%	35,806	100%
一般タンカー	57,416	48.5%	61,073	51.5%	118,489	100%
特殊タンカー	4,123	46.4%	4,762	53.6%	8,885	100%
その他	9,726	27.0%	26,243	73.0%	35,969	100%
合計	154,661	49.2%	159,957	50.8%	314,618	100%

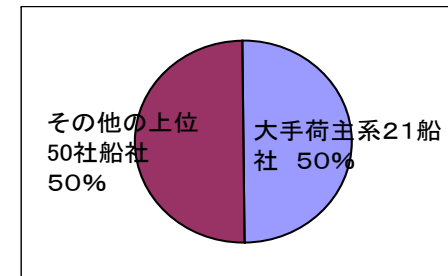
* 荷主系船社とは、上場会社荷主による持ち株比率が20%を超えるもの

内航総連合会調査より

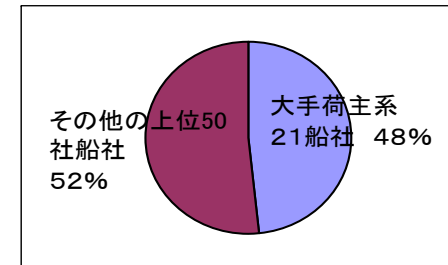
全品目における輸送比率



貨物船における輸送比率



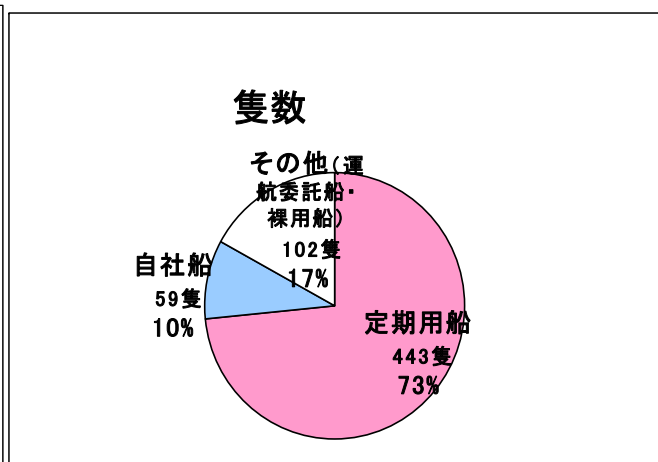
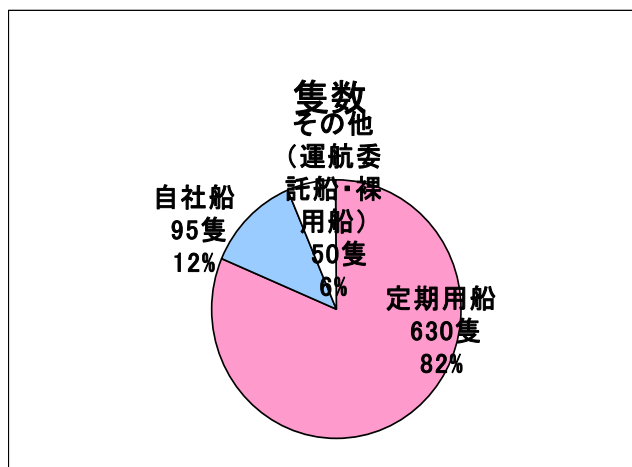
油送船における輸送比率



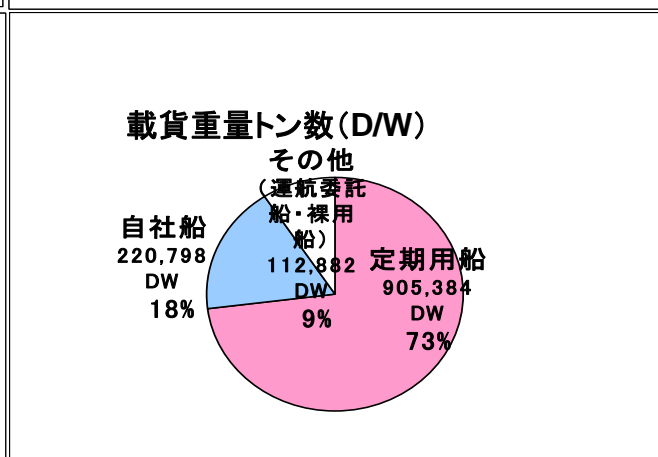
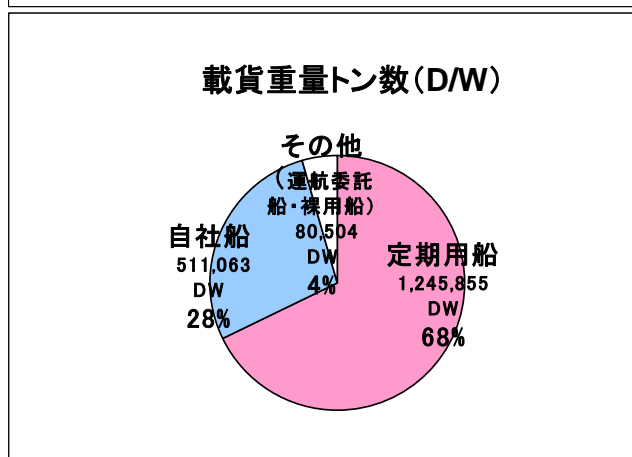
運航船舶構成

上位50社オペレーターの運航船舶における自社船・定期用・運航委託船の割合

貨物船オペレータ(33社) 油送船オペレーター(17社)



自社船の船腹量は、隻数で**貨物船12%、油送船で10%**と自社船比率は1割前後にとどまっています。



載貨重量トン数(D/W)における自社船の船腹量比率は、**貨物船で28%、油送船で18%**となっており、油送船の自社船比率が貨物船より低くなっています。

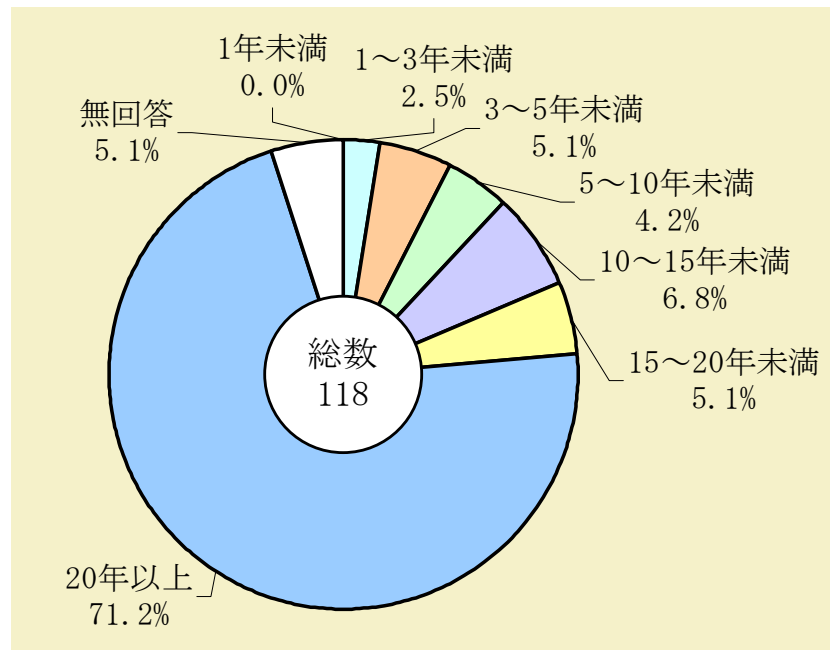
日本海運集会所発行 2010年「内航船舶明細書」より作成

オペレーターの運航船腹におけるオーナーへの依存度が高いことが内航海運の特徴となっています。

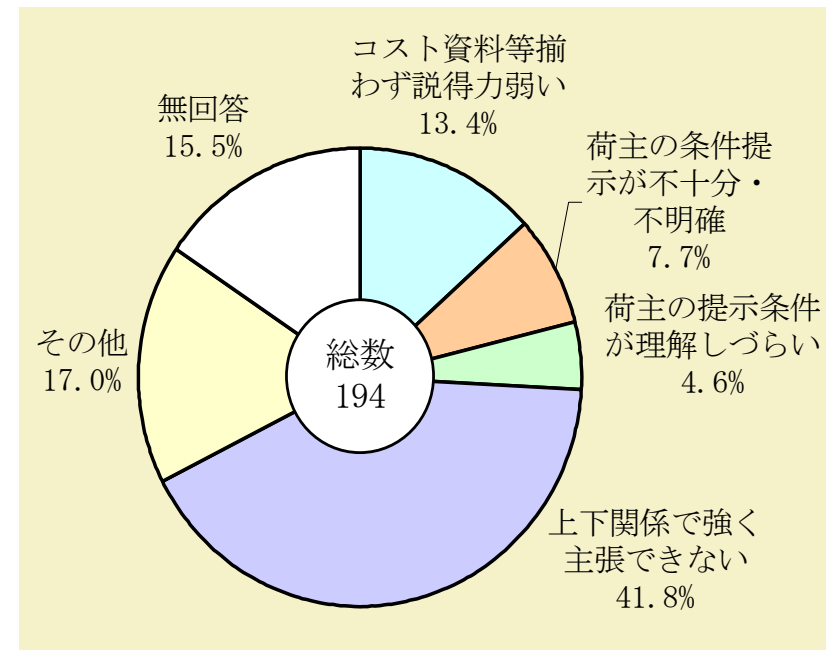
運送事業者の価格交渉力

大宗貨物における荷主とオペレーターの関係は、長期固定的な関係又は特定荷主企業の資本系列下に置かれている場合も多く、内航海運はメーカー物流の一環と言われるように、オペレーターが荷主企業内の物流部門的な位置づけと捉えられ、内航市場が荷主にコントロールされた市場と見られる所以でもあります。外航海運と違い運賃が必ずしも需要変動によって細かく変動しない(P13,14)のも、こうした固定的系列関係によるところが大きいと見られています。

最大荷主との取引年数



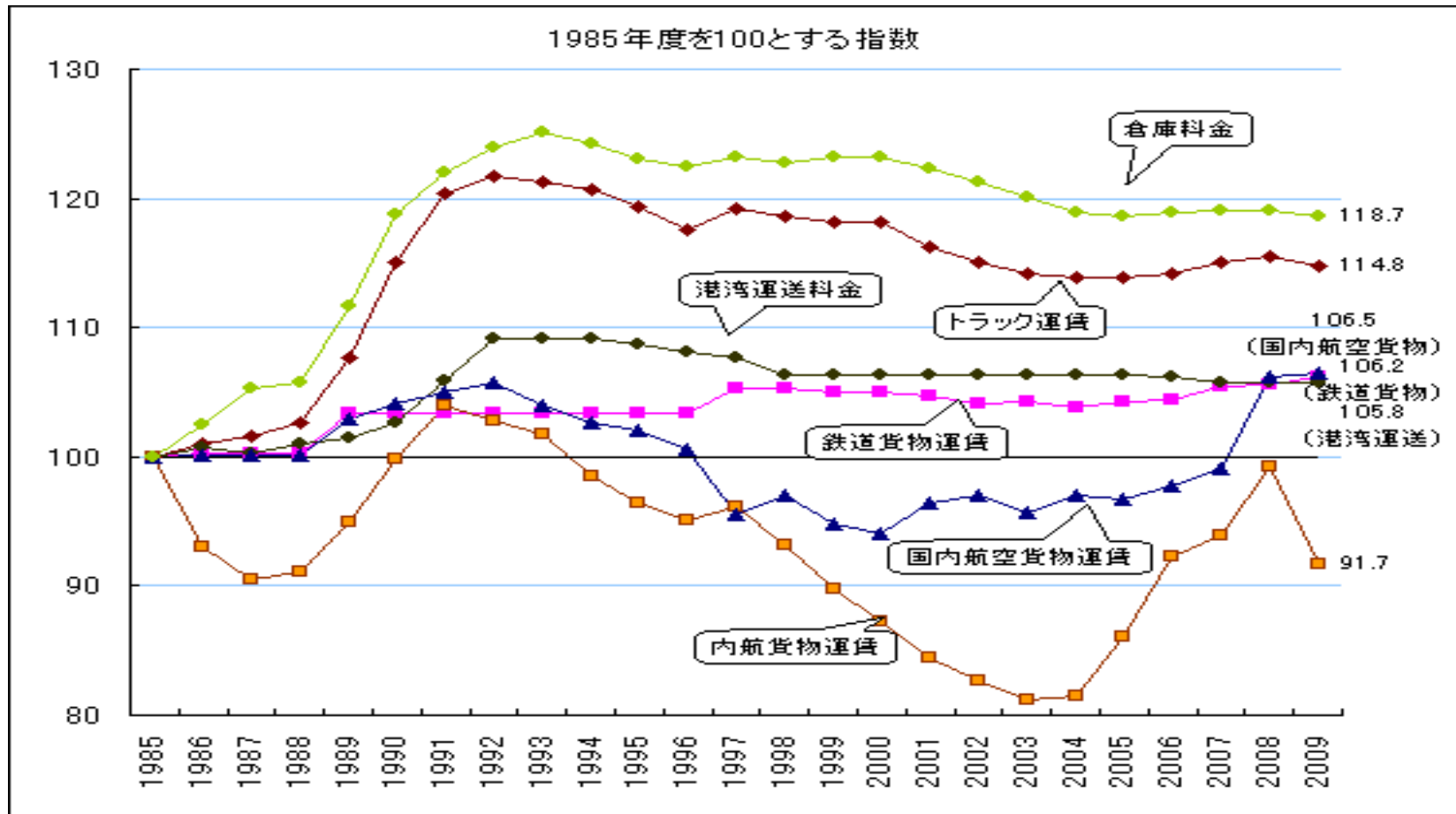
運賃交渉時の問題



企業向けサービス価格指数

日銀の発表する企業向けサービス価格における内航貨物の運賃指数は、24年前の価格を下回っており、荷主企業との価格交渉力格差の厳しい現実を表しています。

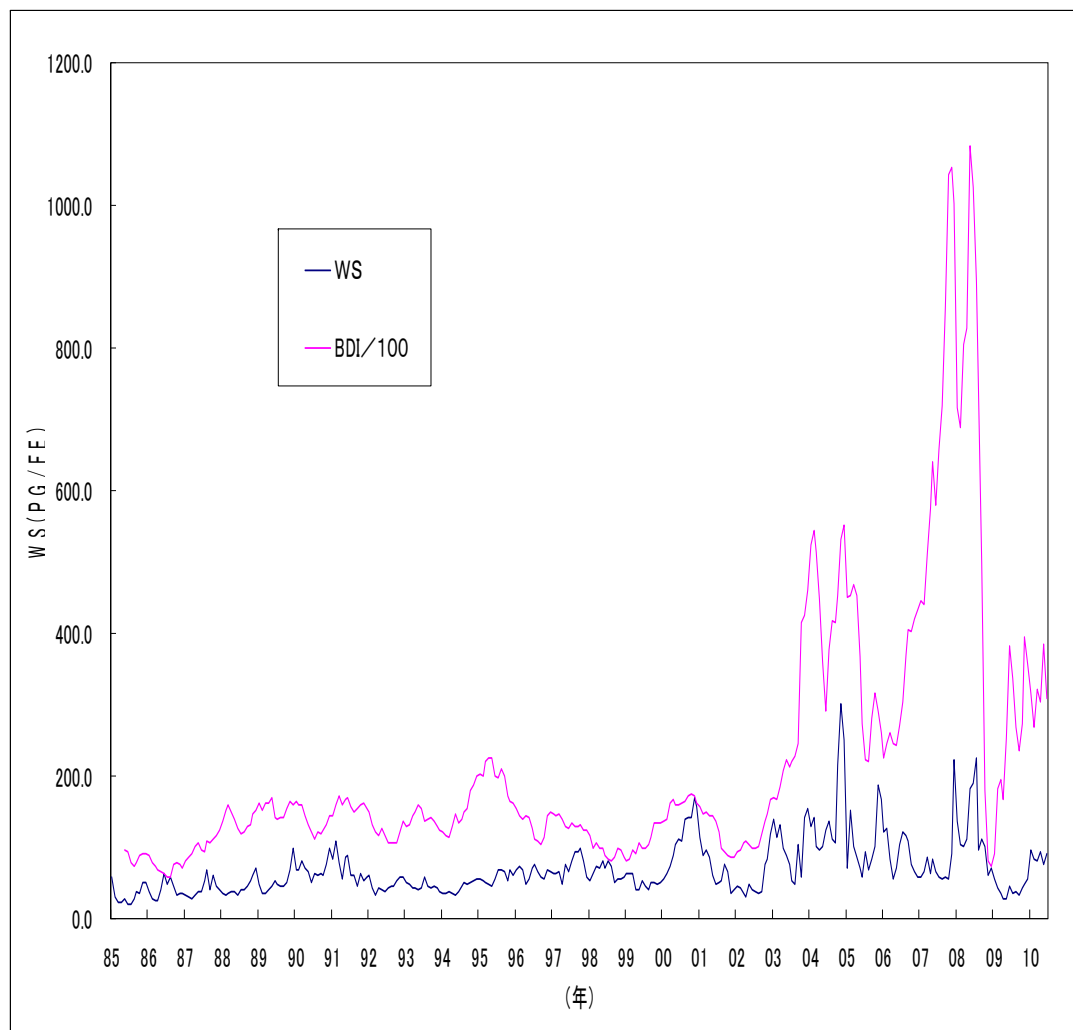
(資料)日銀「企業向けサービス価格指数」をもとに作成



(注)年度の月平均値。2005年基準接続指数及び2005年基準指数を使用し、1985年を100とする指数に変換¹³

外航海運の運賃動向

タンカー運賃指数 : (WS:ワールドスケールレート)VLCC以上PG/FE
バルチック海運指数 : the Baltic Dry Index[BDI]



バルチック海運指数(BDI)はイギリスのバルチック海運取引所(The Baltic Exchange)が乾化物※の運賃価格を取りまとめて算出している外航不定期船の指標です。

1985年を基準にしており、海運株は同指数との連動性が高いといわれています。

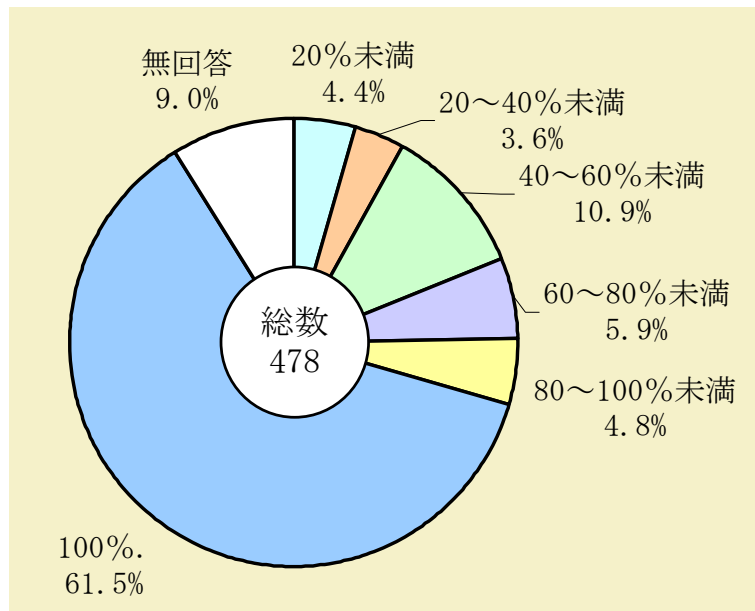
(BDIは「1985年平均=1000」が基準になっています。)

オーナーの価格交渉力

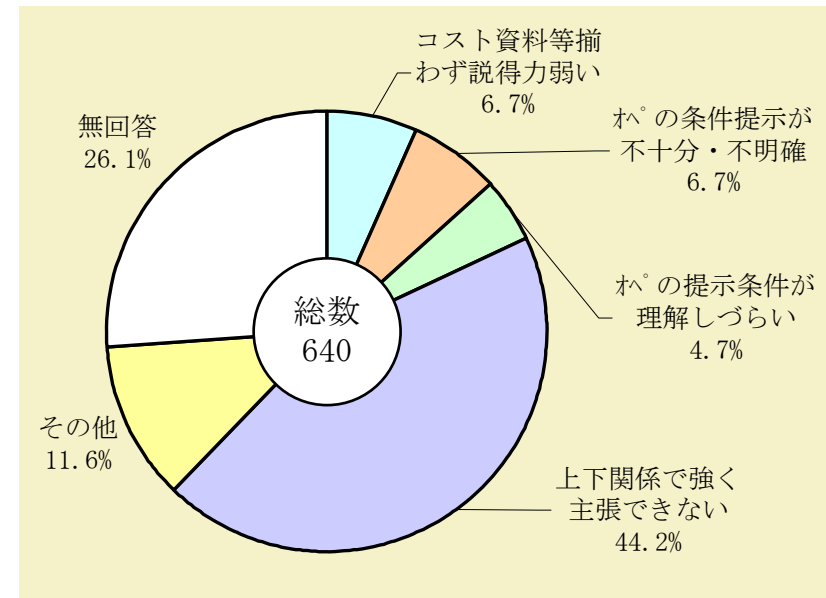
オペレーター・オーナー間の固定的関係と力関係が明白となっています。

アンケート調査結果においても、オペレーターとオーナーの関係は、取引最大のオペレーターからの収入が100%とするオーナーが61.5%を占めるなど、荷主とオペレーター間以上に長期固定的な場合が多く、零細オーナーがオペレーター1社に依存している構造が多いことが顕著です。用船料交渉では、コスト等の説明はしても結果的に上下関係からオーナーが強く主張できない等の状況があります。

取引最大オペレーターの収入割合



用船料交渉時の問題

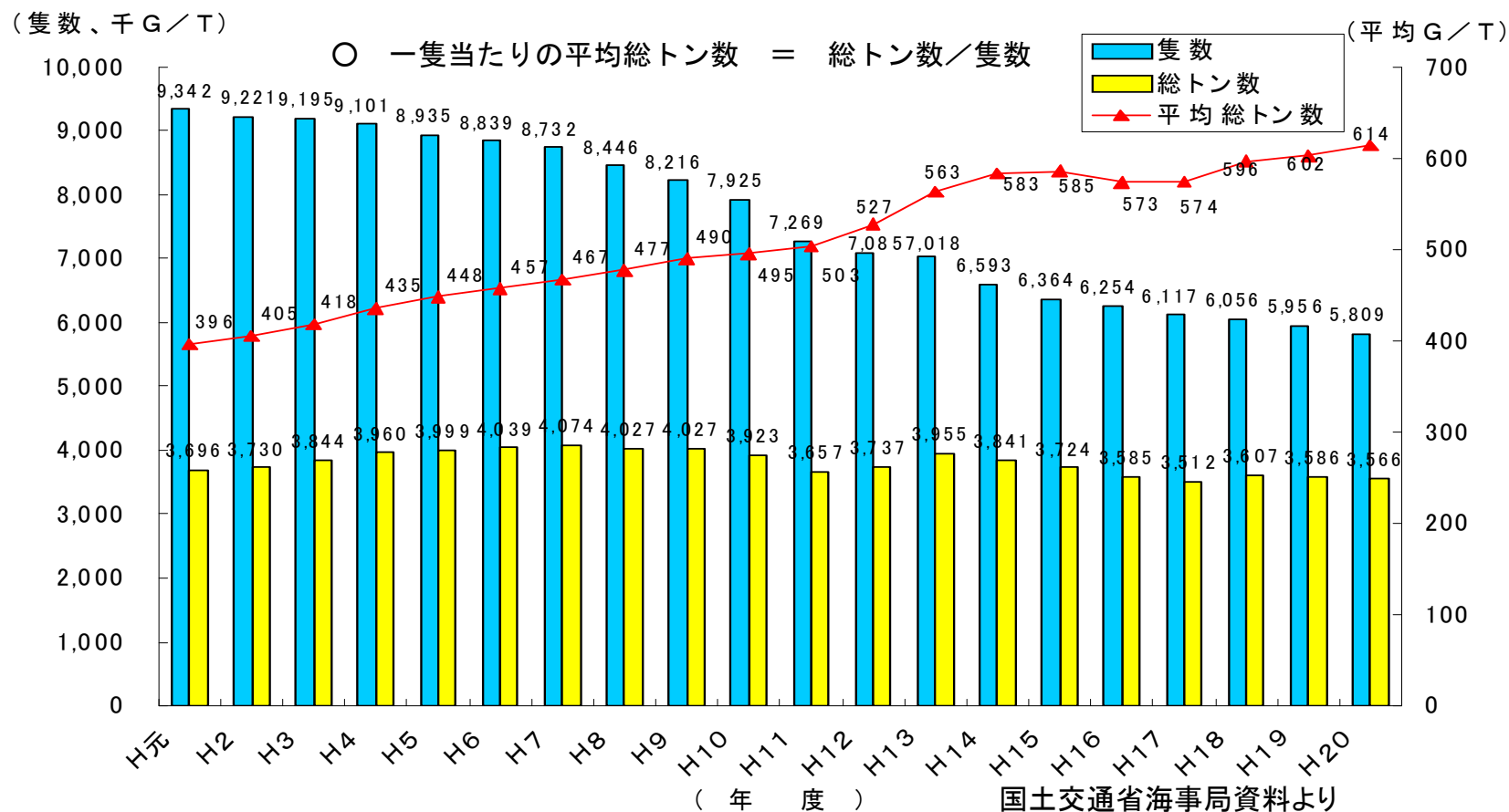


Ⅲ. 内航海運の効率化

平均総トン数の推移

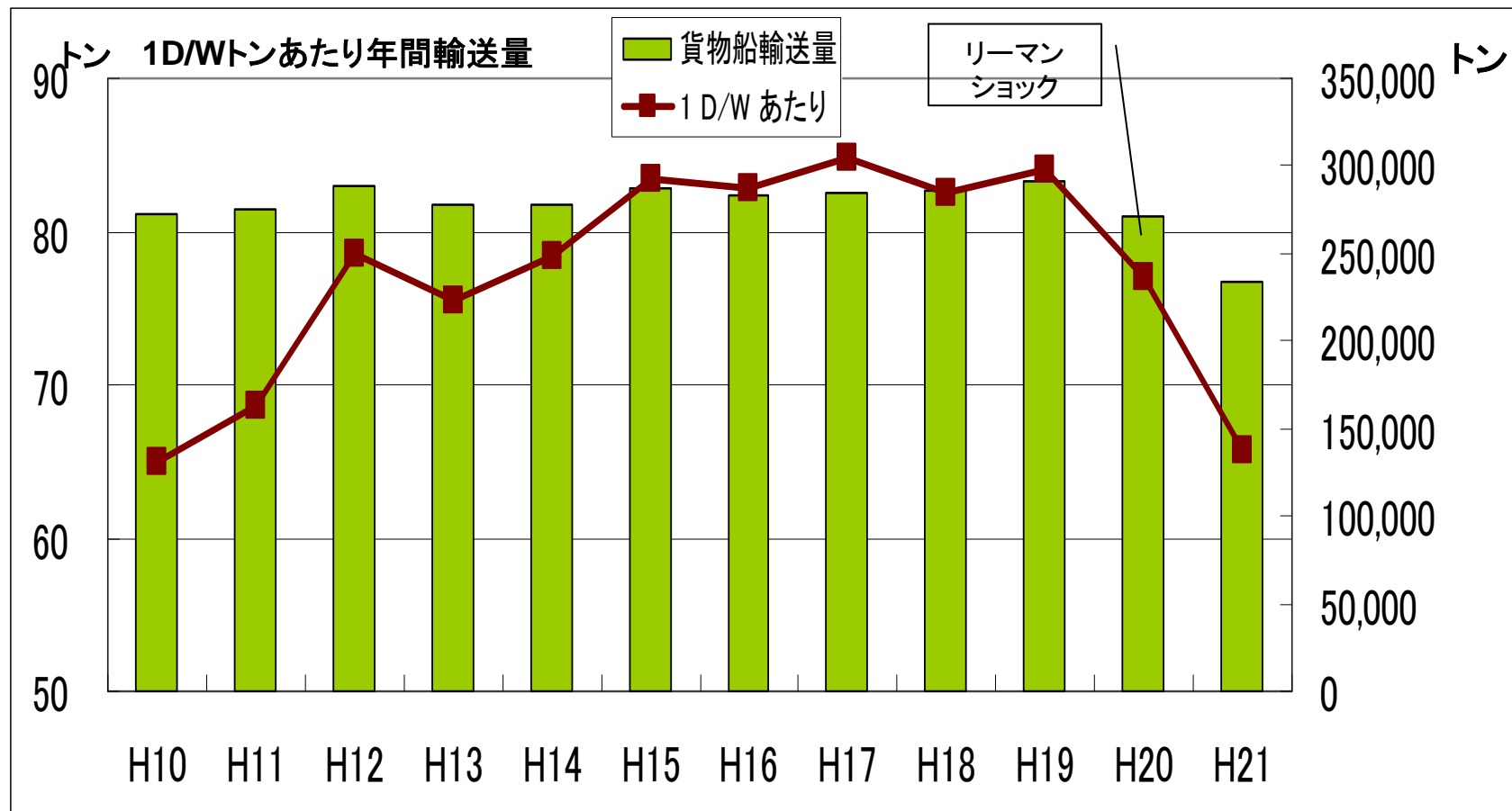
平成元年に比べて、内航船の隻数については、過去一貫して減少(37.8%)しているが、一隻当たりの平均総トン数は増加(55.1%)し、着実に船舶の大型化が進んでいる。

しかしながら、他方でロットや積揚港等の関係から小回りが効く199型などの小型船に対する荷主の需要にも底堅いものがあり、大型化一辺倒とは行かないのが実状である。



輸送効率の推移

近年、D/Wトン当たりの輸送量は増加し輸送効率が向上してきたが、リーマンショックによる急激な輸送量の減少から船腹過剰が顕在化し、輸送効率が急速に悪化し、平成10年のレベルに戻っています。

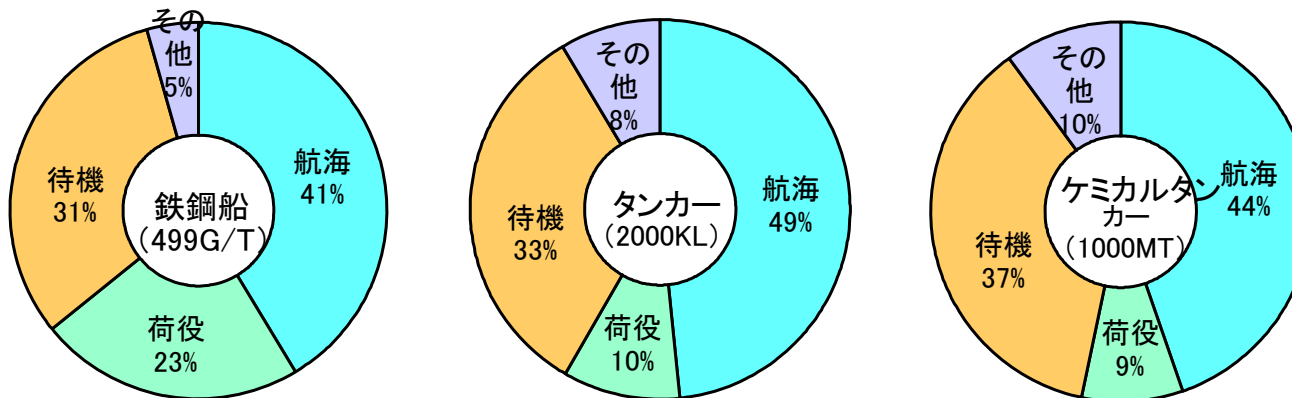


内航船の運航実態と効率化

内航船の運航実態を見ると、航海や荷役に係る時間の他、待機時間（沖待ち、荷役待ち）が非常に多いことが分かります。

内航船の運航効率の改善のためには、満船航海の比率を出来るだけ多くすることが重要であり、そのためには、荷役時間や待機時間の短縮を図ることが重要であることがこうした実態から明らかです。

内航船の運航実態（注）



（注）1998年10月実績による航海所要時間の内訳である。全体の行程は、①前港出港準備→②空船回航→③積地待機→④積荷役→⑤積地出港準備→⑥積荷航海→⑦揚地待機→⑧揚荷役であり、他に荒天避難等の時間も加わる。グラフの航海は②⑥、荷役は④⑧、待機は③⑦の計である。

（資料）財団法人海事産業研究所「内航海運コスト分析研究会報告書」2000年3月

グループ化・集約化への取り組み

1. 平成12年協業化・共同化事業支援事業開始
「内航海運事業者の協業化の栞」(平成14年)及び「経営合理化に向けてー内航海運事業者の明るい未来へー」(平成15年)を作成し協業化を推奨
2. 平成19年「内航海運市場の実態調査」報告書を【財】日本海運振興会の支援により取りまとめ具体的提言を以下の通り行った。

改善策案（提言）	内容要旨
1) オーナーの協業化（協業組合等）	<ul style="list-style-type: none"> ・時代に即した新たな協業化の仕組み（協業組合や事業協同組合等）を構築、活用を促進 ・協業組合等への船舶プールで交渉力強化、船舶共同建造、共有化で代替建造を促進 ・協業化を指導する経営コンサルタント機能の育成確保、活用
2) 船舶管理会社の活用	<ul style="list-style-type: none"> ・地域、船種ごと等の集団化、船舶管理会社の設立を促進、代替建造能力の再生を目指す ・海運組合等が設立と運営を指導、その支援の法制度整備も要請 ・オーナーは今後の方向として、船舶管理会社の下での集団化への参加か自らの経営革新かを選択
3) オーナーのオペレーター別船主会の活用	<ul style="list-style-type: none"> ・船主会を、共通オペレーターのもとでのオーナー共同組織として機能させる ・用船料以外の契約条件改善等の交渉、平均用船料アップ率の交渉なども
4) オーナーの合併による規模拡大	<ul style="list-style-type: none"> ・中小オーナー同士の合併による規模拡大の道を常に用意 ・合併に向けた経営指導のため、外部からの支援介入の必要も

3. 平成19年度以降国土交通省が船舶管理会社を活用したグループ化へ取り組み開始
国交省が作成した「内航海運グループ化のしおり」及び「内航海運グループ化について」(マニュアル)の活用等により、地方海運組合等と連携して経営合理化の促進を図る。
4. 組合員からの事業経営に関する相談事に対応するため「組合員経営相談室」の活用を図る。
5. 平成21年海事センターに「内航船舶管理の効率化及び安全性の向上に関するアンケート調査」を委託するなど実態調査を実施。

海運事業者のグループ化に対する考え方

内航船舶管理の効率化及び安全性の向上に関するアンケート調査報告書平成22年3月(財) 日本海事センターより

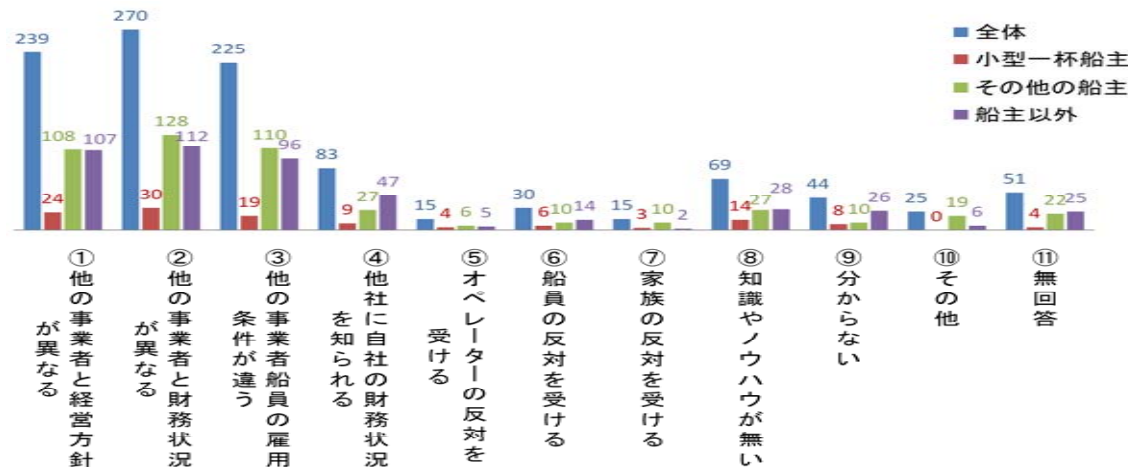
● 今後グループ化する考えがあるか？

小型船舶主で所有船舶隻数が少ないほどグループ化への意識が低い。

回答	全体 (458社)	小型一杯船主 (51社)	その他の船主 (197社)	船主以外 (210社)
① 既に行っている	24社 (5.2%)	2社 (3.9%)	15社 (7.6%)	7社 (3.3%)
② ある	102社 (22.3%)	7社 (13.7%)	58社 (29.4%)	37社 (17.6%)
③ ない	302社 (65.9%)	42社 (82.4%)	112社 (56.9%)	148社 (70.5%)
④ 回答なし	30社 (6.6%)	0社 (0.0%)	12社 (6.1%)	18社 (8.6%)

グループ化の考えのある小型船主及びその他の船主が43%もある。

● グループ化するに当たりどのようなことが障害になると思うか？



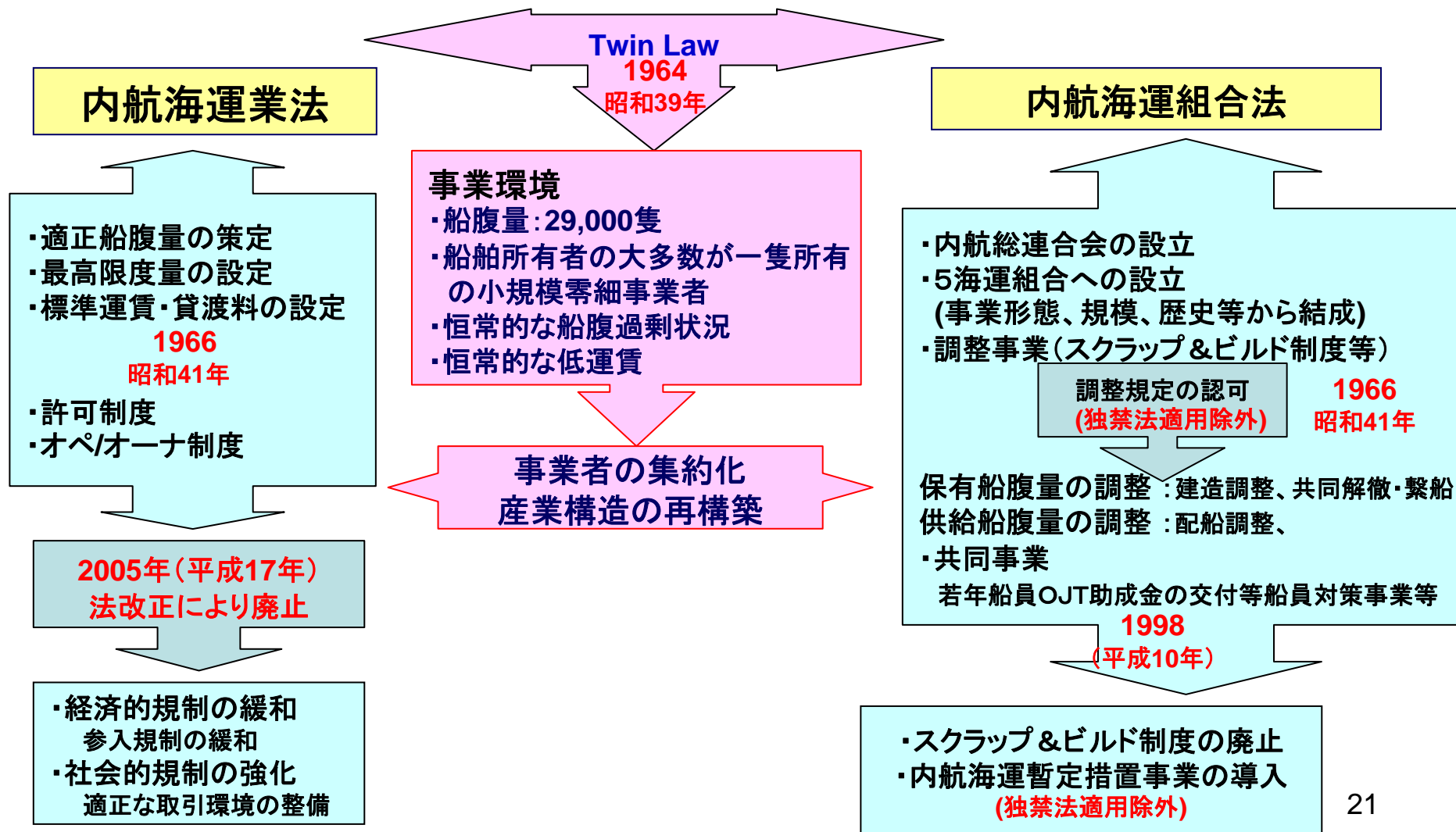
何れのグループにおいても、他の事業者と経営状態(経営方針, 財務状況, 雇用条件)が異なると答えた事業者が多く(何れの意見も半数前後)、また、「メリットが見えない(あるとは思えない)」といった意見も5社ほど存在した。

グループ化が普及するために外部から必要とされる支援については、何れのグループにおいても、「分からない」「無回答」が多く、グループ化に対する無関心さ又は理解不足などが背景にあるとも考えられる。

業界としては、引き続きグループ化のメリットについての地道な情宣活動を行うとともに、グループ化協業化について政策誘導する支援策が必要であると考えています。

IV. 内航海運の事業規制

内航二法について



内航海運の制度改革〔平成17年4月実施〕

経済的規制の緩和

内航海運業法改正の概要

- ・オペ・オーナー制度の廃止
 - ・許可制から登録制
 - ・基準船腹量の引き下げ
(900総トン3隻から100総トン1隻へ)
 - ・最高限度量の策定の廃止
 - ・標準運賃・貸渡料の廃止
(調整運賃が昭和49年2月、標準運賃が昭和50年6月に廃止された、標準用船料が設定された経緯はない。)
 - ・適正船腹量の告示の廃止
- * 海上運送法第28条(私的独占禁止法の適用除外)に基づく運賃協定沖縄航路運賃同盟をはじめとした8つの運賃協定は、平成8年11月迄に全て廃止され、内航タンカー協定、内航ケミカルタンカー協定は、平成11年3月に廃止された。

内航海運に係る経済的規制は、ほぼ撤廃されることとなった。

社会的規制の強化

船員法改正の概要

1. 労働時間規制の見直し
(労働時間の上限設定:最大1日14時間、週72時間)
2. 定員規制の強化
(安全最少定員の設定)

船員職業安定法改正の概要

常用雇成型船員派遣事業の許可制度化

内航海運業法改正の概要

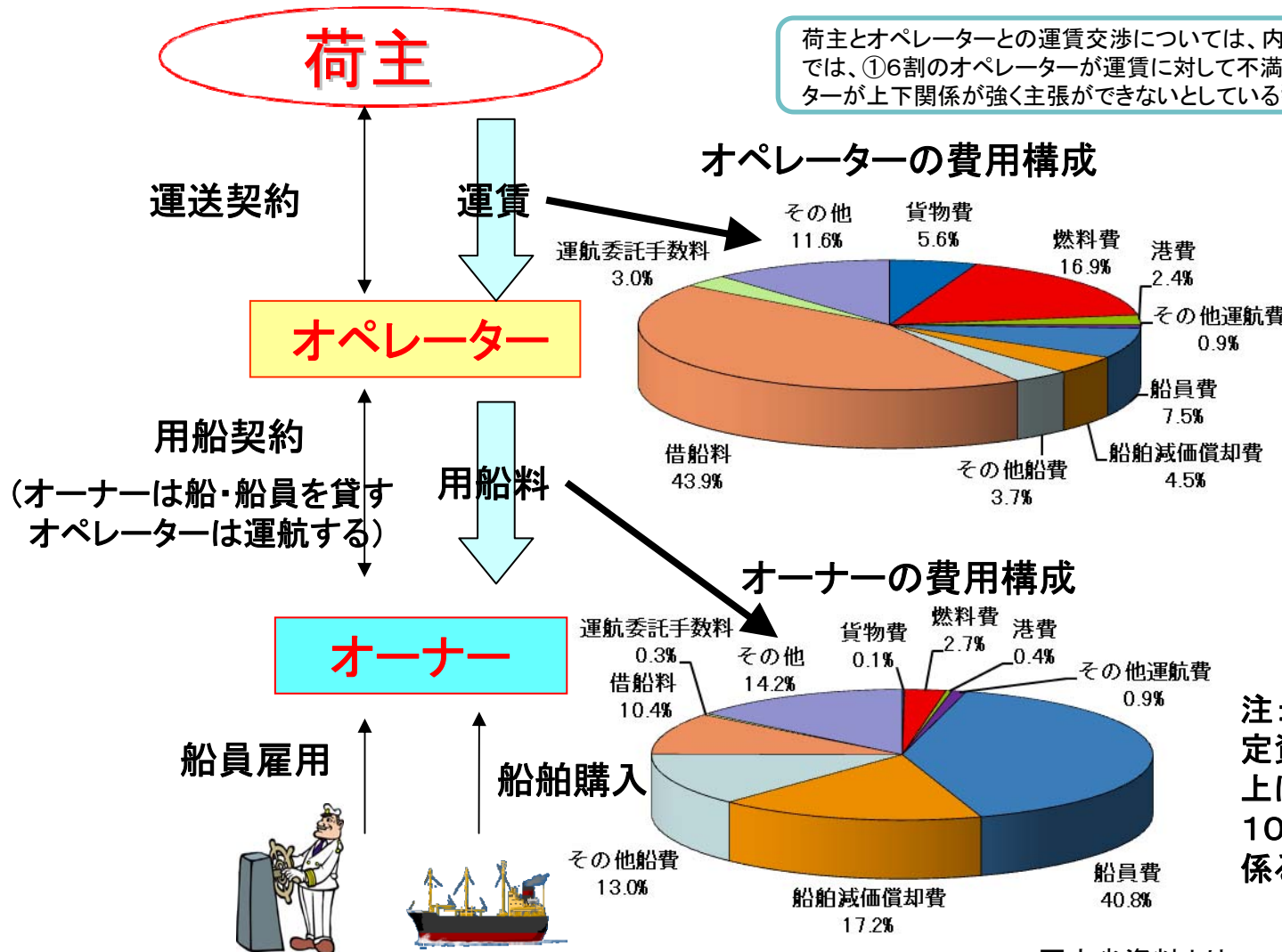
- ・標準運送約款 (RORO・コンテナ船)の導入
- ・安全管理規程(運航管理規程)の導入

内航海運に係わる労働、安全、利用者保護の観点からの規制が強化された。

V. 内航海運のコスト構造

オーナーとオペの費用構成

典型的な契約形態



荷主とオペレーターとの運賃交渉については、内航総連が実施した事業者アンケートでは、①6割のオペレーターが運賃に対して不満を示しているが、②4割のオペレーターが上下関係が強く主張ができないとしている※。

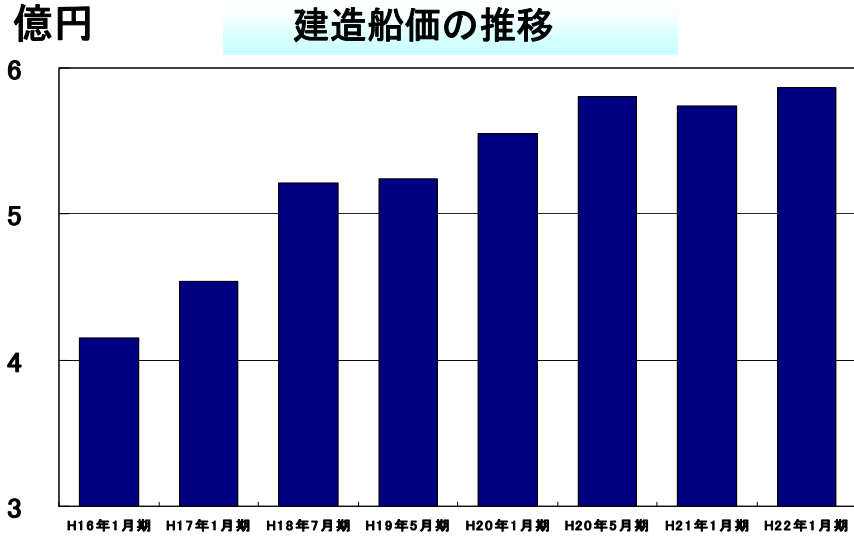
オーナーへの用船料支払、運航に係る固定経費、自社船に係る固定経費が運賃の太宗を占めている。

船舶に係る固定経費が用船料の太宗を占めている。

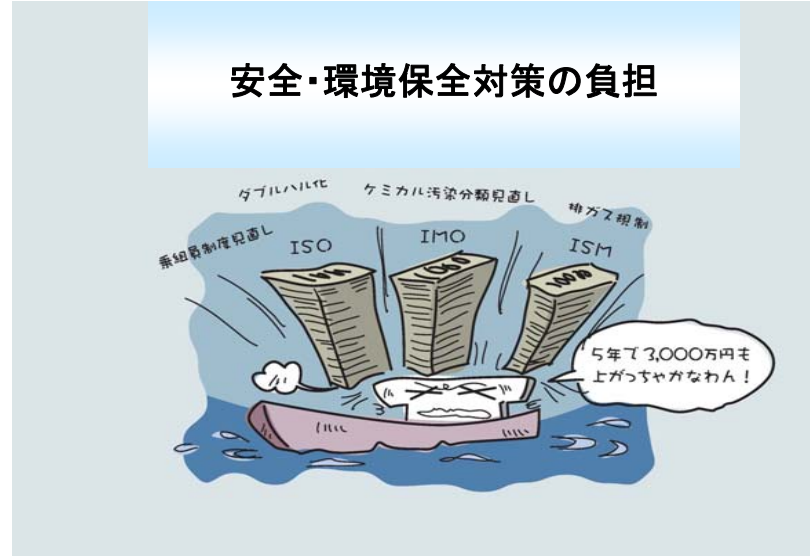
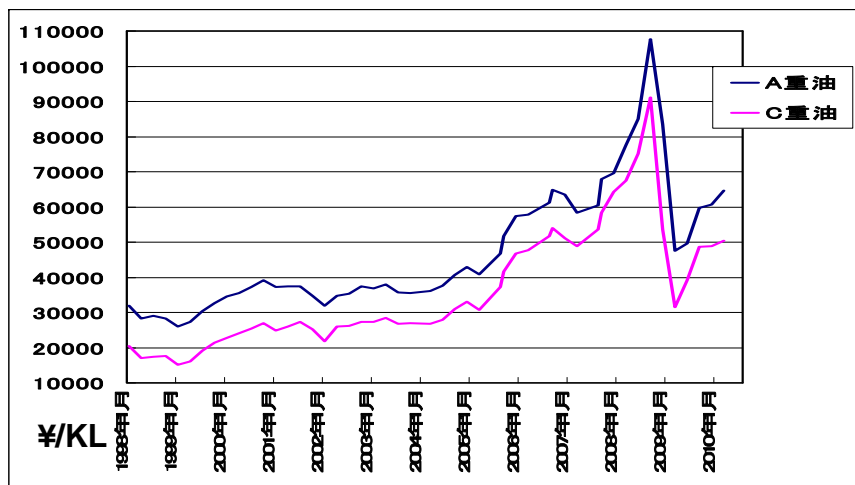
注:オーナーの固定比率(固定資産/自己資本、200%以上は一般的に過剰投資)は約1000%であり、船舶投資に係る負担が重い。

主要海運コストの動向

一般貨物船499G/T型
建造船価の推移



内航燃料油価格の推移



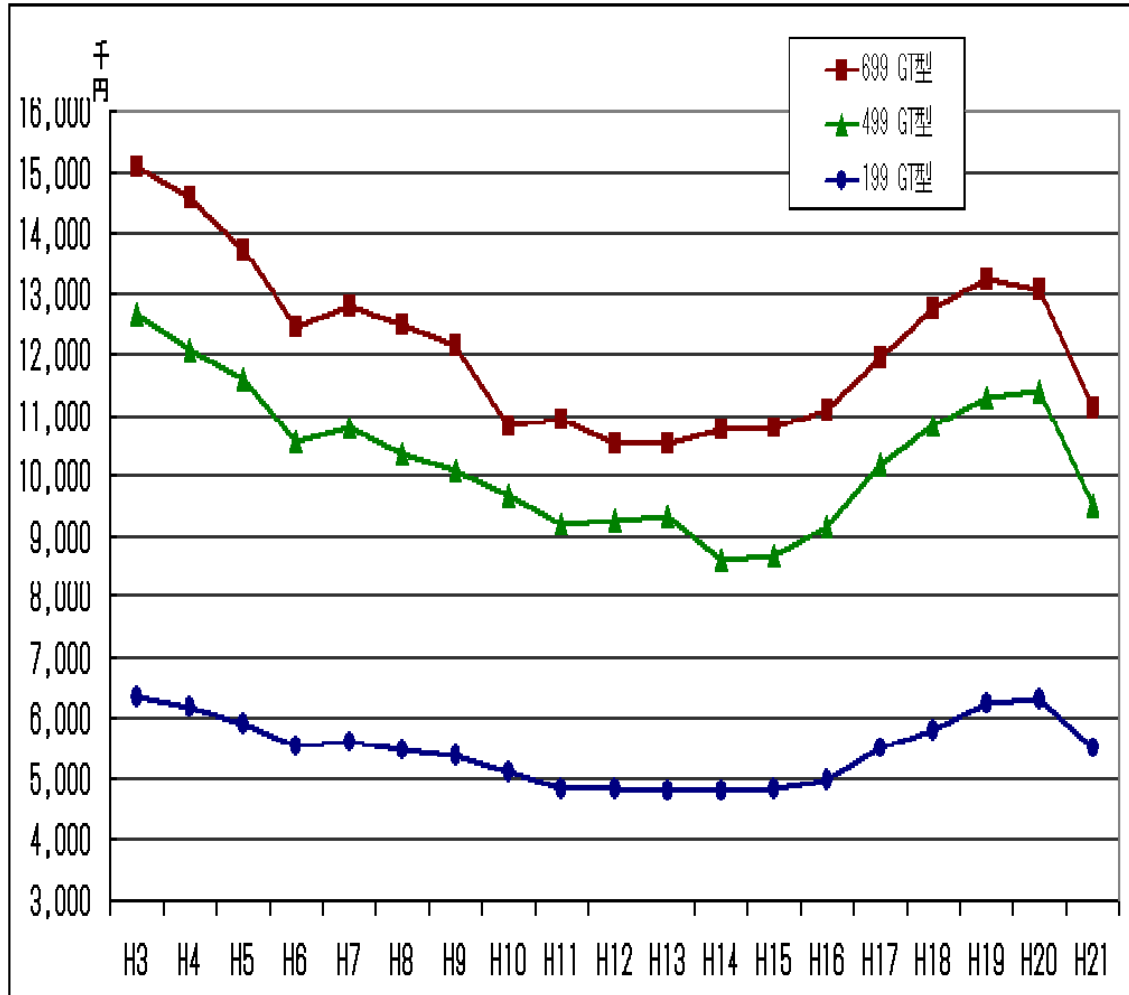
近年、安全対策や環境保全にかかるコストが増大し、内航海運の経営を圧迫しています。

内航海運はこれまでも、様々な国際条約に沿って人命の安全や海洋資源の保護のために、船舶の構造規制や機器類の整備に全力を挙げて取り組んでまいりました。

さらに昨今、荷主企業の一部には船舶安全管理システムや国際環境管理及び品質管理基準の取得を取引条件に義務づけるケースもみられます。

これらのコスト・アップ要因は、内航海運が吸収させられてまいりましたが、対応は既に限界点を越えています。

一般貨物船月間用船料の推移



備 考

(1) 平成21年度月間用船料算出

199GT型;5,489千円/月
(7,978円/D/W × 平均 688 D/W)

499GT型;9,507千円/月
(5,890円/D/W × 平均1,614 D/W)

699GT型;11,110千円/月
(5,283円/D/W × 平均2,103 D/W)

(2) 平成3年度(ピーク時)と21年度の比較

199GT型平均 ; ▲11.0%

499GT型平均 ; ▲21.3%

699GT型平均 ; ▲23.7%

一般貨物船の用船料船とモデル船舶コスト

一般貨物船【鉄鋼船】について、平成21年度における用船料とモデルコスト調査実績を比較すると下表の通り、船舶コストと用船料には大きな乖離があります。代替建造促進のためには、運賃・用船料の修復もまた急務です。

一般貨物船の用船料/モデルコスト比較表

船型	航海時間	用船料実績	モデルコスト【1】	モデルコスト【2】
499G/T		9,507千円	11,167千円	12,850千円
699G/T		11,110千円	15,567千円	15,836千円

注：船員費について

モデル1：調査実績単価（人月当たり）×乗組員数◆全船型とも当該船型の平成21年度調査実績単価を適用。

モデル2：平成21年度全内航タリフ*による単価×乗組員数

*全内航タリフ

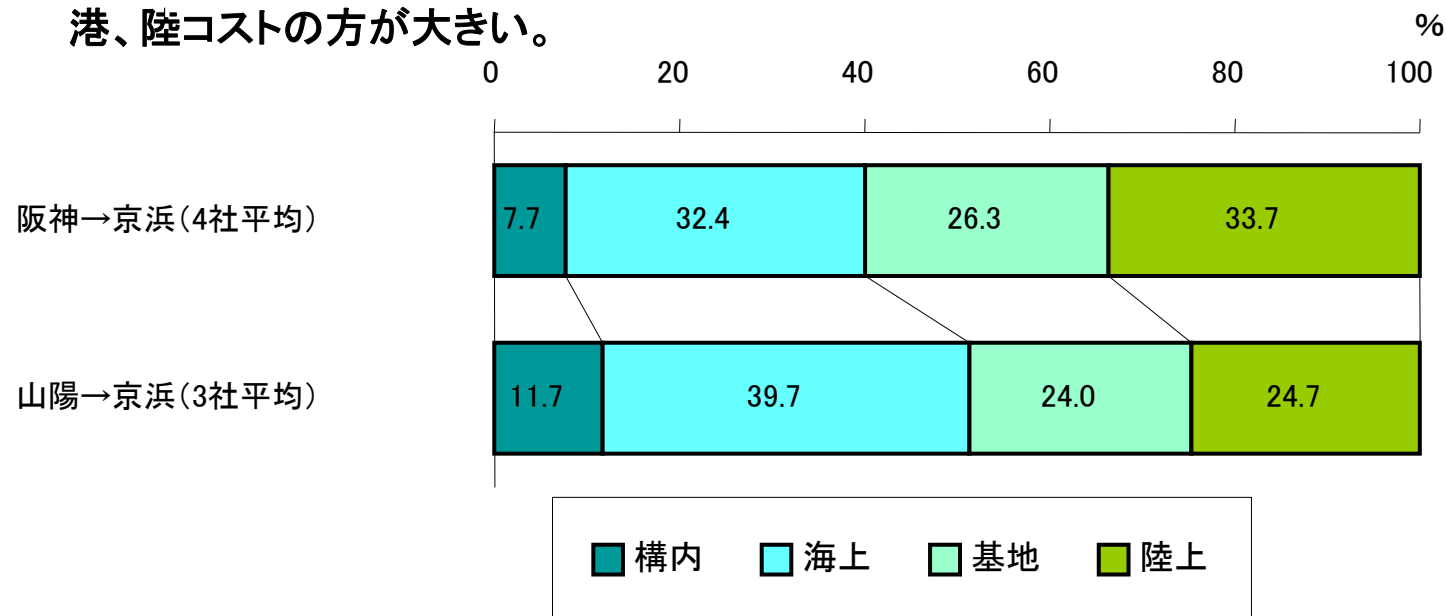
船員の賃金等の労務交渉について、労働側の全日本海員組合との交渉を行う内航船主団体としては、内航労務協会、船主団体一洋会、船主団体全内航の3団体がある。内航船主団体全内航は、船員賃金のタリフを公表している。（研究機関の〔株〕アルファ社会科学は、内航船員の適正な労働環境の確に向けて最も低いレベルと言われている同タリフを採用してモデルコスト〔2〕を算出している。）

モデルコストは「内航海運コスト分析調査」（財）運輸政策機構（平成18年）を基としてコスト変動の大きい船員費、潤滑油、修繕費の3項目について調査・分析を委託したアルファ社会科学株式会社による平成21年度調査報告書より作成。

海陸一貫輸送のコスト構成

海・港・陸のコスト比率は1:1:1

鋼材の海陸一貫輸送(一般貨物船)における海上運賃比率は約1/3であり、
港、陸コストの方が大きい。



(注2) 品目は薄板、需要家が基地から60キロと想定した場合のコスト構成である。
構内、基地は荷役が中心であるが構内輸送(横持ち)、倉庫も含む。
(資料) 鉄鋼元請オペレーター実態調査

輸送トンキロ及び運賃・料金の分担率

	輸送トンキロ分担率	運賃・料金分担率
鋼材	<p>自動車 32% 内航 68%</p>	<p>港運 18% 内航 5% 自動車 77%</p>
セメント	<p>自動車 13% 内航 87%</p>	<p>港運 11% 内航 26% 自動車 63%</p>
石油製品	<p>自動車 14% 内航 86%</p>	<p>港運 2% 内航 40% 自動車 58%</p>
化学薬品	<p>自動車 38% 内航 62%</p>	<p>港運 1% 内航 14% 自動 85%</p>

(凡例)

運賃・料金の内訳

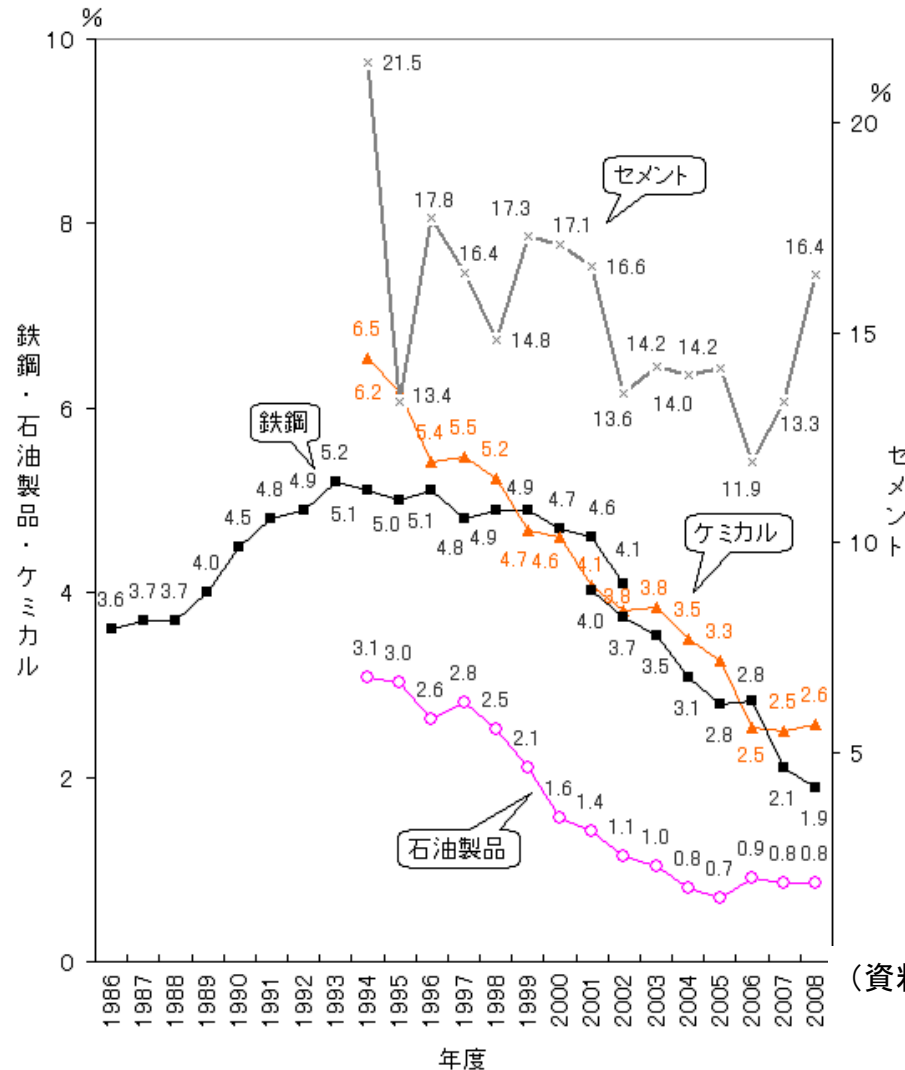
- ・道路はトラック運賃
- ・内航は内航運賃(内水面を含む)
- ・港運は、港湾運送の略であり、荷役、はしけ運送、その他港湾運送事業に属する保管・荷捌き等の業務の料金を含む。

「産業連関表2005年データに基づく運輸機関別輸送量・運賃比較」内航総連合会(委託調査機関:アルファ社会科学株式会社)による

素材産業の物流費比率の推移

海上輸送が大きなシェアを占める鉄鋼、石油製品、セメント、ケミカルといった素材産業の物流費比率は低下傾向にあることがうかがえます。

素材産業の物流費比率の推移



高炉メーカー大規模合併(2003年NKKと川崎製鉄の経営統合によりJFE誕生)に伴う物流合理化、石油タンカー輸送における企業間連携による地域間交錯輸送の解消、セメントタンカーの大型化など物流の思い切った効率化が図られているのに加えて、荷主企業の再編グループ化、大型化にもかかわらず内航海運業やトラック業界は中小零細企業が中心であり運賃交渉力等においてますます格差が広がっていること、さらに最近では世界的な資源価格の上昇が、一定程度、素材製品の価格に反映し、売上高が運賃水準に比して相対的に上昇していることが影響していると考えられる。

鉄鋼(～2002年)は、高炉大手5社の売上高販売物流費比率。鉄鋼(2001年以降)及びそれ以外の産業は荷造り運搬費の対売上高比率。鉄鋼(2001年以降)は、銑鉄・粗鋼・鋼材製造業の大手企業(2001～05年は資本金100億円以上、(2006～08年は50億円以上、2008年34社)、石油製品は、石油精製製造業(2008年28社)、ケミカルは有機化学工業製品製造業の大手企業(資本金100億円以上、2008年26社)、セメントは、セメント・同製品製造業の大手企業(1994～96年は資本金100億円以上、1997～2008年は資本金50億円以上、2008年5社)が対象。

(資料)日本鉄鋼連盟、経済産業省「企業活動基本調査」 29
出典: Honkawa Data Tribune

VI. 暫定措置事業について

船腹調整事業暫実施の経緯

海運業の再建整備（昭和38年から昭和39年）



内航二法制定(昭和39年7月)
「内航海運業法」及び「内航海運組合法」

内航海運不振の基本的な要因の一つとなっている恒常的な船腹過剰傾向を是正するため、新船建造については、新たな輸送需要に見合うものと老朽船、不経済船等と代替するものについて行うものとするとともに内航海運の船体構成の近代化を図るものとし、内航船舶の建造に当たって船腹量の調整を行う。

【内航海運業法】

- ・ 内航船腹の最高限量設定(スクラップアンドビルドの始まり)
- ・ 適正船腹量告示(内航船腹の適正規模を示す指針)
- ・ 標準運賃・料金の設定(ダンピング、運賃のつり上げ等のような不当な取引の防止)

【内航海運組合法】

- ・ 海運組合による運賃・用船料、運送条件、引受数量・方法、保有船腹の調整方法等に係る自主調整事業(独禁法適用除外)

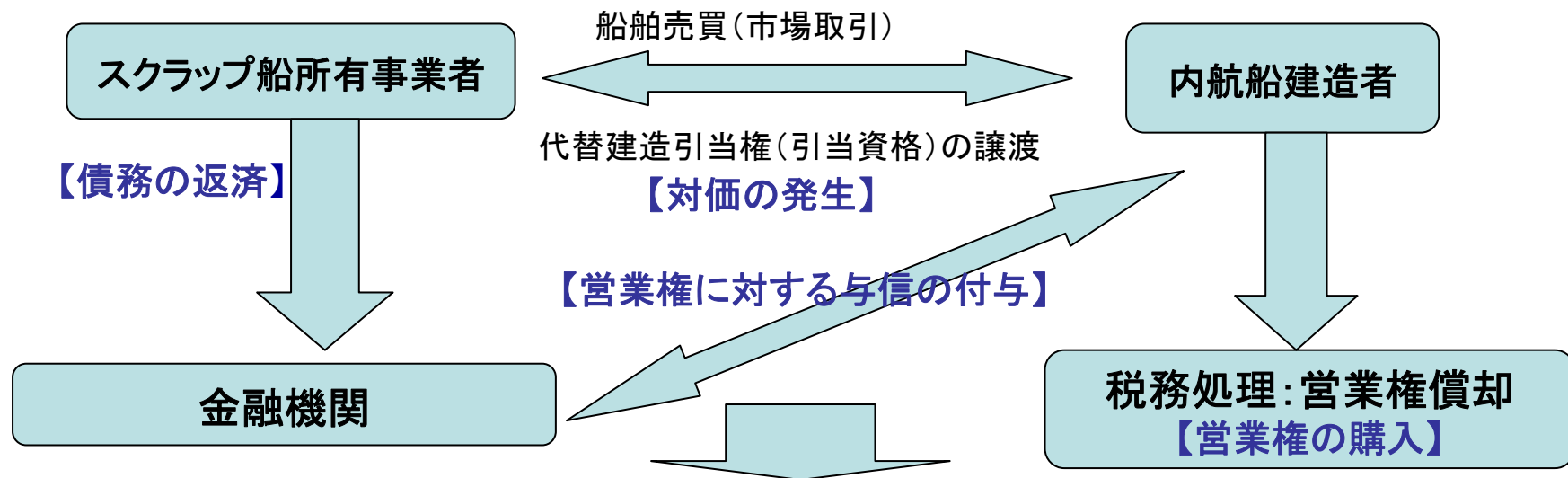
再建二法制定(昭和38年7月)
「海運業の再建整備に関する臨時措置法」の制定及び「外航船舶建造融資利子補給および損失補償法および日本開発銀行に関する外航船舶建造融資利子補給臨時措置法の一部を改正する法律」

6グループの成立 原則として同年12月20日までに整備計画を提出 → 同整備計画提出期日までに6合併会社の設立を中心とする企業の集約計画が成立。日本郵船(日本郵船-三菱海運)、山下新日本汽船(山下汽船-新日本汽船)、昭和 海運(日本油槽船-日産汽船)、ジャパンライン(日東商船-大同海運)、大阪商船三井船舶(大阪商船-三井船舶)、川崎汽船(川崎汽船-飯野汽船)

集約事業者に対する利子支払の猶予等 → 計画造船

保有船腹調整事業の実施 (スクラップアンドビルド制度)

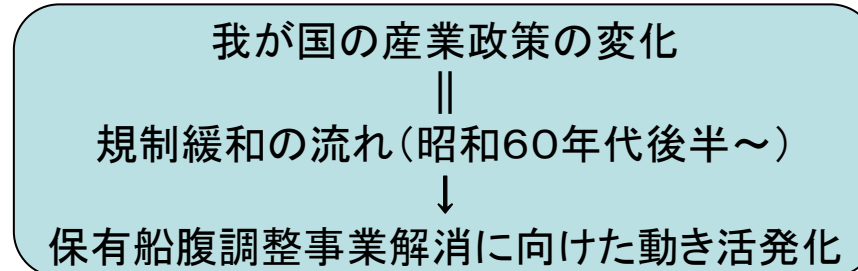
保有船腹調整規程設定(昭和42年12月大臣認可)
スクラップ・アンド・ビルド(建造船のトン数に対する一定割合の既存船腹の解撤)の始まり



スクラップ・アンド・ビルド制度による効果

- ① 内航海運事業者(特に貸渡事業者)は、過疎地に偏在し、船舶建造融資に対する与信不足が課題。
- ② 内航事業者に融資している金融機関が、スクラップ・アンド・ビルド制度の継続を前提に、与信不足を補完する資産として引当営業権を評価。
- ③ 税務処理上、購入した代替建造引当権は、営業権として償却。償却後は含み益に。
- ④ この循環により、引当営業権が業界内財産(企業会計上の資産)として定着し、企業経営や地域経済に深く影響。

暫定措置事業への移行



平成10年3月、海運造船合理化審議会答申(主なポイント要約)

- ① 内航海運事業者の9割以上が中小事業であり、資本の内部蓄積の乏しいため、引当資格の財産的価値に依存して、運転資金や新船建造資金を金融機関から調達しているものが多く、引当資格の財産的価値が消滅した場合、内航海運事業者の事業経営に悪影響を及ぼし、国内物流の安定的確保に支障を来すおそれがある。
- ② 内航海運業者や小型造船業などの内航海運関連産業が基幹産業としての役割を果たしている特定地域においては、船腹調整事業の解消が当該地域全体の経済に深刻な影響を与えることが予想される。
- ③ このため、船腹調整事業を解消するためには、既存船の引当資格の財産的価値について所要の整備をする必要があるが、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、国がこれを買上げることは困難である。
- ④ そこで、次のような内航海運暫定措置事業を導入することが適当である。

平成10年3月、「規制緩和推進3カ年計画」に関する閣議決定

- ・ 内航海運業における船腹調整事業については、できるだけ短い一定期間を限って転廃業者の引当資格に対して日本内航 海運組合総連合会が交付金を交付する等の内航海運暫定措置事業導入することにより、現在の船腹調整事業を解消する

内航海運暫定措置事業

日本内航海運組合総連合会は、平成10年度から、『内航海運暫定措置事業』を導入し、実施しています。



- 内航総連合会は、組合員が自己の所有する交付金対象船舶の解撤等を行う場合に解撤等交付金を交付します。
- 平成14年度以降、暫定措置事業の適正な運用を確保するため、前年度における収支状況および当該年度の収支見通しを踏まえ、上・下半期毎の資金管理計画を作成し、同計画に基づいて交付金の認定・交付を行っています。
- 交付金の交付のために必要な資金は、建造納付金、鉄道建設・運輸施設整備支援機構等からの借入金をもって充てられています。
- 内航総連合会は、船舶建造者等が納付する納付金によって、金融機関等からの借入金を返済しています。
- 船舶を建造等しようとする組合員は、新造船等の対象トン数に応じて内航総連合会に、建造等納付金を納付（納付金の一部に代えて、既存の自己所有船を解撤することも可）。
- この事業は、収支が相償ったときに終了します。

暫定措置事業に対する考え方

- 暫定措置事業は、保有船腹調整事業の解消によって生じる既存船の引当資格の財産的価値の消滅に対するソフトランディング措置であり、現在引当資格を処分していない事業者は、将来的に交付金制度等に対する資格行使が当然できるものと認識している。
- 内航業界としても暫定措置事業の早期解消に異論はないが、そのためには、顕在化している約700億円の借入金や、平成27年度までの潜在債務ともいえる交付金受給資格のある約100万トンの船舶に対する未交付交付金を債務としてとらえ、返済を考えていかなければならない。
- 暫定措置事業を早期に解消する方法として、建造納付金単価を引き上げる考え方があるが、納付金単価引き上げれば、その分コストが上昇するため、内航船建造を躊躇させ、代替建造の足かせになるおそれがある。一方、納付金単価を下げた場合は、建造量の増加が見込まれるものの、納付金を下げた分返済期間が長期化することもあり得る。
従って、建造納付金単価は、代替建造がし易く、ある程度のスピードをもって返済できるレベルに設定する必要があるのではないか。

【参考】 最も標準的な船型といわれる499GT型一般貨物船の建造等納付金のコスト負担割合。

- 1) 平成22年度の平均建造船価は、5.43億円。(対象船18隻平均)
- 2) 平成22年度の建造等納付金単価は、免除船無しの場合1対象トン当たり81,000円、免除船有りの場合30,000円。
- 3) 1隻当たりの重量トン数を1,600トンとした場合の納付金
免除船無しの場合、1億29百万円。(1,600DW×81,000円) --- ①
免除船有りの場合、 48百万円。(1,600DW×30,000円) --- ②
- 4) 499GT型一般貨物船の耐用年数14年で換算した場合の年間費用。
①の場合 船価38,785,714円：9,214,286円(建造船価の23.8%)
②の場合 船価38,785,714円：3,428,571円(建造船価の8.8%)

上記の通り、免除船無しの場合の納付金負担は高額となるが、内航輸送需要は、長期的には漸減傾向にあること、船齢の高齢化が進んでいること、船腹が過剰気味であること等から、今後の建造は殆どが免除船有り(代替建造)で進むと見られる。

VII. 代替建造促進のために

代替建造を促進するためには、基本的に次の要件が重要と考えている。

1) 内航船建造という長期の設備投資に見合う運賃・用船料が確保されること

2) そのためには、船腹過剰状態が解消し、船腹の需給バランスが安定すること

3) 船舶特別償却制度等の税制面でのインセンティブ措置が今後も得られること

4) 鉄道・運輸機構の共有条件の緩和等、船舶新造コストの低廉化