

全海運・内航海運活性化プロジェクトチーム中間報告について

全海運では、「25年度以降の暫定措置事業のあり方」に関し、内航海運活性化プロジェクトチーム(委員長：蔵本由紀夫理事)に於いて検討を重ねています。

同チームでは過去4回に亘り基本的な認識・問題点等について議論を重ね、意見としては概ね出揃ったことから今般別紙「中間報告」を取り纏めました。

引き続き、今後具体的な対応について議論を進めることとしております。

以 上

内航海運活性化プロジェクトチーム19年度中間報告

業界が取り組むべき課題として

- ① 業界地位向上のための広報活動
- ② 組合財政基盤の確立
- ③ 25年度以降の暫定措置事業のあり方
- ④ 若年船員の確保・育成
- ⑤ 地球環境保護と安全輸送の確立
- ⑥ グループ化等へ向けた経営の合理化促進
- ⑦ 震災等有事における迅速な対応
- ⑧ その他・情報の共有化促進等

以上8項目が提示されているが、これらは全てが絡み合っている課題であることから総花的に議論した場合、結論までには相当の長期間を要することから今回は暫定措置事業に特化し議論していくことが確認された。

暫定措置事業の実施状況等について

1. 暫定措置事業実施後の推移

- (1) 暫定措置事業における船腹減少想定量は、現有船腹量の約10%（バブル崩壊に伴う基礎的過剰船腹量約60万対象トン）とされていたが、平成10年の鉄鋼不況（粗鋼生産量9千万トン割れ）及びその後のデフレ不況とにより、交付金認定量が約180万トンに達し、平成15年には船腹減少量は20%を超えることとなった。
- (2) 平成10年の暫定措置事業開始から平成17年度までの8年間において年間建造認定量が100隻未満で推移するなど極めて低調な水準に止まったことから、内航船専門の造船所の休廃業や船台の大型化による外航船建造造船所へのシフトが進んだため、結果として内航船舶の高船齢化と内航船舶の建造に依存していた中小造船所及び関連工業会の生産規模の縮小化をもたらした。
- (3) 船種別内航船腹量では、モーダルシフト船が北海道航路、沖縄航路の大型化が相次いで建造された結果、暫定措置事業開始前と比較し、大幅に船腹量が増加した。また、RO船及びRO船タイプの一般貨物船、コンテナ船及び一般貨物船資格のコンテナ船の建造も増加している。砂利、土運船は、関西二期工事、中部空港、神戸空港の建設工事終了後、羽田空港拡張工事を除きその後の大型海上工事計画もないため、船腹量の減少傾向が著しい。
その他の船種では、平成15年をボトムに緩やかに船腹量が回復しているが、中でも特殊貨物船は、暫定措置事業開始時の船腹量を若干超える水準に達している。

2. 最近の特徴

- (1) 建造認定申請量は、平成18年度に急激な増加傾向を見せ、年間認定量が暫定措置事業実施後初めて100隻を超え、平成19年度も引き続き平成18年度並みの申請量で推移した。
- (2) 建造認定申請量において、次のような船種別、船型別の消長が見られる。
 - ① 建造船型は199総トン型は少なく、499総トン型以上が多い。
 - ② 貨物船における建造船の船種割合は、砂利・土運船が極端に減少する一方、一

般貨物船の建造量が増加し、大型特殊貨物船の建造も見られた。

199GT型以下の小型船は減少傾向にあるが、このタイプの建造等申請は、新造より他の用途からの転用が多くなっている。

油送船においては、5,000m³以上の大型船の建造が堅調に維持されており、また、中型船においては、499GT型よりも749GT型の比重が大きくなってきている。

曳船及び台船・はしけについては大きな動きは見られないが、曳船の建造については、主機馬力数の増加を伴う申請が多くなっている。

- (3) 貨物船においては、納付金免除制度や船種変更制度等通じて、下記の通り船種や船型の移動が進みつつある。

免除船「砂利船」 → 建造船「一般貨物船」

199GT型 → 499GT型

「砂利船」 → 船種変更 → 「一般貨物船」

- (4) 平成16年、17年当時指摘された内航船舶が建造されない理由①「運賃・用船料市況が悪く、内航事業者に建造意欲が上がらない」②「金融機関からの建造資金融資が得られない」③「船用鋼材、主機等の資材が確保できない」については、一部の主機関連部品の調達を除き、ほぼ状況が改善されつつある。

3. 今後の問題点等

- (1) 国内の建造能力に限界があり、海外での建造にも困難性がある。
- ① 国内の造船能力が低下した結果、実績ある造船所は2年半程度の手持ち工事量を抱えており、これ以上の建造能力の増加は困難と見られる。
 - ② 遊休造船所に再開の動きがあるが、これらの造船所には資材調達能力不足、金融機関に対する与信力不足、熟練工の労働力不足等の問題がある。
 - ③ 外国の造船所で建造する動きもあるが、現地造船所の技術能力、商慣習の相違等があり、現状では特に小型船について内航事業者のニーズに沿った船舶建造に即応が困難。
- (2) バブル期と称される平成3年～平成6年頃までに建造された船舶は、毎年度300隻前後に達するが、これらバブル期に建造された船舶が一般的に代替建造適齢期とされる船齢16年を迎えつつある。しかしながら、現在の国内造船所の建造能力は、平成18年度の建造認定実績から推定すれば年間100隻前後とみられるため、毎年200隻前後の船舶が代替建造を先送りせざるを得ず、結果として船齢の高齢化は避けられない状況となっている。現に平成10年以降海外売船された船舶の総数での平均船齢は15年弱であるが、平成16年度から18年度の3年間の実績では18年弱となり、更に平成19年度のみの実績では20年弱となっていることから、内航船の高船齢化している状況が伺える。
- (3) 平成18年度及び19年度は、大型の特殊貨物船の建造申請があり、暫定措置事業の収支改善に寄与したが、大型特殊貨物船の建造需要は一過性の要素があり、定量的な建造量の確保には不安が残る。
- (4) 船員労働力不足が顕在化しつつあり、船員不足が建造意欲に水を差す懸念がある。
- (5) 荷主の輸送ニーズの多様化により、船舶の仕様や船腹需給にギャップが生じやすい状況が発生しつつある。(輸送スタイルの変更、石油輸送における国内製油所の整理統合による製品輸送増大等→国内物流の国際化)

25年度以降の検討課題

暫定措置事業の対応について

暫定措置事業については、24年度までに商工中金・市中銀行からの借入金を約定通り返済することとしているが、25年度以降も政府からの借入金530億円が残存する。

内航業界は、当借入金を粛々と返済していくことを基本原則としている。

しかし、現行暫定措置事業規程では申請対象船舶の船齢により交付金制度が終了し、納付金制度のみ残存することとなる。

このことは、交付金相当額が発生せず、納付金単価のみとなるため免除制度が使用できず、事業者の負担は増大なものになると共に、引当資格未使用船舶を切り捨てることに繋がってくる。

借入金を滞りなく返済していくためには、内航業界に市場原理が働き、新規参入者も含めた公平な競争による健全な姿で業界が発展する必要がある。

(1) 暫定措置事業に伴う借入金への対応について

①借入金（530億円）を返済して行く場合の暫定措置事業規程の見直し

i. 返済原資の創出

納付金制度の継続→免除資格の創設要検討

ii. 返済期間と納付金単価の設定

返済期間が短期であれば納付金単価は高くなり、長期であれば納付金単価を安く設定することが出来る。

業界としては、事業経営を圧迫することなく安定して健全に発展して行くには後者を選択せざるを得ない。

◎何年返済とし、単価いくらとするか。（免除資格の創設については別途）

◎平成24年度の単価差を維持する考え方（負担の公平性）

上記単価差で実施した場合、過去の建造実績を踏まえて返済期間は何年になるか？（要検証）

◎従来 of 漸減幅を踏襲するか？

※25年度以降も19～24年度までの漸減方式を採用する場合、平成31年度で一般貨物船と特殊船・油送船の免除資格単価が逆転する。

同様に平成33年度で納付金単価が逆転する。

◎25年度以降も単価差は一定とするも、拡大するか、縮小するか？

◎船種整理の必要性の有無

25年度以降も（免除資格も含めて）特殊船を細分化するのか

旧規程時代、特殊船は一般貨物船に比し引当比率等を緩和されて建造されているが、その対価として航路・積荷等の条件を付され就航してきた。その意味で緩和された分義務を支払ったことで一般貨物船と同等と見なすべきではないか従って、25年度以降の船種を

貨物船 油送船 曳船・台船・はしけ の3種類に単純化することも要検討

iii. 代替建造推進策の構築（老朽船舶の解撤促進も考慮）

iv. 引当資格未行使船の取り扱い

暫定措置事業の当初の見通しでは、70万トンの買上（所要資金500億円）

1万5千円の単価差×残存引当船600万トンが1回代替建造＝900億円

（耐用年数15年で1回は全船が代替すると見込む）

この結果、金利を含めた借入金の返済は15年で充分終了するものとしていた。

最近(15、16、17年度)の免除申請平均 約90隻 126,000トン

〃 建造申請平均 約80隻 172,000トン

19. 3. 31現在台帳登録トン数 約3,600隻 4,156,000トン

24年度までに代替建造されるのは、現状のペースで推移すると仮定しても750,000～800,000トン、従って25年度4月時点では約3,400,000トンが引当資格未使用船舶として残ることとなる。→免除資格創設の可否（現状ペースで未使用船舶が無くなるには約27年を要する事になるが、机上論で非現実的、もう少し短縮されると思われる）

v. 暫定措置事業で建造された船舶の取り扱い

最近の海外売船報告によれば、平均年齢は18～19年である。従って、暫定措置事業で建造された船舶の代替も平成28年度辺りから出てくるものと思われる。

暫定措置事業で建造されるトネン数は

18年度まで 約1,588,000トン (実績ベース)

19年度以降24年度まで 約1,032,000トン (172,000×6)

計 約2,062,000トン

25年4月時点の現有船腹は約5,462,000トンと見込む

②借入金が返済出来ないとする場合の対応

粛々と返済しようとする業界主張が受け入れられず、短期返済を要求された場合の対応を考える必要あり

i. 暫定措置事業の即廃止

ii. 暫定措置事業早期終結を要求している経済界からの拠出金を求める

iii. 国交省のみならず、他省庁からの補助金を求める（要・補助金制度の研究）

総連合会の債務を引き継ぐ清算組合が、省庁からの補助金と総連合会からの建造納付金の一部寄付金を運用し、返済に充てる。

課題の整理

1. 平成20年度以降の事業収支計画と対応について
2. 預託金処理と今後の取扱について
3. 平成25年以降の方向性について
4. 平成25年度以降の納付金（単価並びに単価差と交付金終了年度）について
5. 引当資格未行使船並びに免除制度について
6. 借入について

これまでの議論を大きく整理すれば上記の通りと思われる。

業界内部からは、暫定事業はあくまでも暫定であり、早期終了に伴う別事業の創設を検討する意見も根強く存在し、暫定事業の枠組みの中で処理するか否かの議論も行われた。また、事業の運営状況が改善する等、これまでの資金不足問題や未交付金処理とは異なり、平成17年度までの状況が一変するなど予想外の現実もある。このように内航の状況も年々変化しており、現在議論している内容や予想が無意味化することも考えられる。

平成19年度は、暫定措置事業の経緯や実情についての認識と課題を再確認したに過ぎず、一定の意見を取りまとめるに至っていない。多方面からの意見や作成した試算、そしてこれまでの議論を基に、平成20年度は上記の課題を整理し、意見の取り纏めを行う予定である。

以 上