

平成 23 年 4 月 20 日
内航海運活性化プロジェクトチーム

内航海運活性化プロジェクトチーム取り纏め

検討議題：

- 1．内航海運代替建造対策検討会答申について
- 2．平成 25 年度以降の暫定措置事業のあり方について

この度、『内航海運代替建造対策検討会』の答申が発表されたことを踏まえ、今後の暫定措置事業のあり方について、砂利船・船主・輸送 3 部会にて議論された意見を基に活性化プロジェクトチーム（以後、当委員会）にて取り纏めを行った。

1．内航海運代替建造対策検討会答申について

代替建造促進を誘導する政策に対して、市場介入をすべき政策展開には否定的意見も聞かれ、またグループ化推進に関しても、地域の事情や意見を無視したものであるという反論もあった。

確かに船腹過剰状態が長く続き、適正運賃・用船料交渉も思うように進まない実態があるにも拘わらず、建造促進することは更なる船腹過剰の招来も危惧され、建造が進まないのはマーケットが悪化していることが大きな原因であり、市場の回復こそが建造意欲を高める最良の方法という見方も理解できる。

しかし、市場に任せた状態が長く続くことで、老齢船の代替建造は進まず、意思に反して撤退せざるを得ない事業者も多く出ることも予想され、また、老齢船比率約 70% という実態からは、建造が可能になったとしても、物理的に年間 100 隻建造が限度の現状においては、老齢化に伴って不稼働船が蔓延し、国内の輸送需要に対応できなくなりカボタージュ撤廃へと議論が発展することも懸念される。

また、内航海運は、わが国経済活動にとっては必要不可欠であるとともに、環境に適した輸送手段であると言われ、「海洋先進国」と位置付けられた我々内航業界にとって、その支えるべき船舶の老齢化は、今後の安定輸送を供給し続ける上で大きな不安要素となっている。

更に、暫定措置事業による納付金が内航海運の競争力強化を阻害しているとの指摘を受け、行政刷新会議においても事業の早期終了を指摘されていることもあり、これらの課題に対応するためにも老齢船の代替建造を中心に促進させるとともに、将来、計画的建造の実現が可能となるような業界環境を整備することが急務である。

船舶の建造と償却は、長期的な展望と保証をもとに金融機関から支援を受けており、経済環境による波動に対応し難い。荷主との運賃契約においては短期のものが多く、船齢に関係なく重量や時間単位で料金が設定されている。

しかし、自社船並びに船舶所有者から借り入れた船舶を用いて配船業務を行う運送事業者と船舶所有者である船主の契約においては、中長期的なものが中心であり、運送事業者は、適正用船料への調整と交渉先（荷主）との要となっている。

そして、これまでは家内工業的船主（生業的オーナー）を活用したコストメリットが料金の下支えをしていたが、答申に明記されている「今後、産業構造は大きく変化し、市場に任せるだけでなく、需給ギャップの解消に資する構造改革や運賃・用船料の確保による再生産が可能で維持継続できる自立的産業へ再生されるべき」で示されるように、将来的展望をもとに安定輸送の継続を視点にした運賃・用船料の基準（協定運賃のようなイメージ）を設定することによりその変動幅が抑えられ、健全化された業界には、信頼性の回復により再生産と経営の維持継続が可能となる。しかし、規制緩和を求める世論に対し、一旦廃止された協定運賃等の復活に対する理論的根拠が求められると同時に、法的整備も伴うことが大きな課題である。

また、船員問題については、船舶の大型化、陸上支援整備や労働の軽減を条件とした船舶、その技術を搭載した船舶の省人化運航もその対策として今後検討すべきであり、その削減した人件費を船員に一部還元することで、陸上産業との差別化を図り待遇改善に役立てたり、また、船主の生き残りの選択肢としてグループ化した船舶管理会社は、船舶管理上必要な適正管理コストを理解すると同時に、業務の効率化はじめ計画的な船員育成や安全文化への活動を中心に管理の質的向上を目指す上で有効な手段であり、今後、海技教育や訓練に対する見直しをはじめ、効果的・実態に即した船員の確保・育成に関する議論を産学官にて行う必要がある。

2. 平成 25 年度以降の暫定措置事業のあり方について

交付金受給資格未行使船が、平成 27 年度末で約 2,500 隻（約 2,600 千トン）程度残ると予想されることから、何らかの形で平成 28 年度以降も旧規程船の既得権を保持したいとする意見もあり、特に九州地区を中心に四国、中国地区の地方船主からは、平成 24 年度単価維持を求める声も聞かれた。しかし、その反面、平成 27 年度をもって交付金並びに免除制度が無くなる事で、平成 28 年度以降は自由建造又は建造を阻害しない低い納付金単価の設定を望む意見も聞かれ、2 年前の議論から時代経過に伴い、権利の保証より将来的な建造の負担軽減を願う意見も多く出るようになった。

平成 25 年度以降の納交付金単価設定については、前述の通り平成 24 年度の交付金単価を維持できないかとの要求がある中、公平性や暫定措置事業の収支が相償い、事業終了後の姿を睨んだ激変緩和を避け、政策小委員会答申同様漸減を続けることで自

然とゼロに近づけることが必要という意見で当委員会は纏まった。

また、未交付金約 48 億並びに預託金に関する処理についての意見もあり、平成 27 年度終了までには優先的にこれを取り扱い、平成 28 年度を迎える前に借入以外のすべての債務を処理した上で平成 28 年度以降の返済計画を立てることが望まれる。そのためには、平成 24 年度にて民間金融機関からの借入金の完済後、平成 25 年以降の政府保証返済を調整しながら未交付金並びに預託金の処理をすべきである。

なお、孫船に関する意見については、政策小委員会にて議論し答申されている内容に従った処理が望ましいとの結論に至った。

平成 28 年度以降の暫定措置事業については、長期的展望を描くことで、個々の事業の方向性も立て易く、計画的建造も可能となる一方、単価が長期的に決ることで、平成 27 年度までの暫定措置事業運営に（建造を差し控える等により）支障を来たすことを懸念する意見もある。

既得権維持と建造負担軽減の相反する意見が対立し、徐々に（この 2 年間により）その比率が変化している状況において、また、経済変動や今回の東日本大震災など不慮の災害等、予測できない事態もあり、このような先行き不透明な環境下において、平成 28 年以降のルールや政策を現時点では決め難く、一定の期間毎にその状況を勘案しながら議論し対応することが必要との意見で纏められた。

なお、平成 28 年度以降の暫定措置事業のあり方については、交付金並びに免除制度が終了し、債務が確定された後は、返済事業として別の事業を創設する方が良いのではという意見もある。

勿論、暫定措置事業の規程の内容を修正しながら納付金という建造事業者から納付させた原資を返済に充てる方法もあるが、受益者負担を考えれば建造事業者のみに負担させることに疑問を唱える声も聞かれる。

港湾料金にもあるような基金、例えば「環境整備&改善のための基金」（仮称）を行政の理解と協力により設定できれば、荷主からの運賃に僅かな協力を得ることで大きな基金を蓄えることも可能となる。また、併せて、業界の自助努力として全事業者から一定の賦課金を徴収することも検討できるが、疲弊した現状の事業者に求めることは出来ず、適正な運賃・用船料収受が条件となる。これらを複合的に活用することで、暫定措置事業の借入返済並びに環境対策、各種活動のための資金運用も出来、暫定措置事業終了後も継続的運用が可能なのではないか。（暫定措置事業においては、納付金を返済以外の目的に使用することはできないという不自由さがあり、返済を目的にした別事業を検討することもひとつの方法である）

また、新たな返済事業として考える場合、今回の答申にも示されているような、建造事業者別インセンティブを与える価格設定や、老齢船を使用するデメリットを出すディスインセンティブという方法も考えられるが、老齢船のディスインセンティブには否定的意見もあり、今後時間を掛けながら検討することが必要である。

何れ、暫定措置事業の収支が相償った後に、調整事業を中心に求心力が保たれて来た組合活動の必要性についても議論され、事業者が求める団体のあり方も暫定措置事業の方向性を検討する上では避けて通れない問題である。

また、平成 28 年度以降も旧規程船の既得権を維持し、新規事業者との差別化を求めるのであれば、暫定措置事業に減額制度を加えることで一定の既得権を行使し、設定の納付額より減額される優位性を持たせることも可能であるが、交付金のような買上制度はなく、減額制度の対象とすべく一定期間の保有義務を設けることによる市場における売買等も制限され、自社の代替建造のみ使用可能なルールになった場合、船主が求める既得権とは異なり意味を成さないことも考えられる。

その他の意見として、現実的には非常にハードルも高く交渉の可能性も低いと思われるが、平成 27 年度をもって暫定措置事業を終了し、負債への対応を含めたすべてを国に移管（委ねる）するという意見や、老齢船の解撤を促進し船腹過剰にならない方法として、時限的に暫定措置事業の納交付金制度から、再度 S & B 方式（例；解撤建造比率 1:1.5）へ一時移行（又は並説）する意見もあった（前々回合同会議他会議出席出来ない地方船主意見）。ただし、民間金融機関への借入金返済が終了する平成 25 年度以降平成 27 年度までの 3 年間に限定され、政府保証金の返済は一時的に据え置きされることなど、行政の理解と協力並びに世論への理論的説明が求められることなど、その他多くの意見を頂いたが、全てを纏め、表示できなかったことに対してはご容赦頂きたい。

3. 今後決めなければならない課題

(1) 未行使船に対する処置(考え方)

規程通り平成 27 年度交付金 & 免除制度の終了をもって権利喪失
政策小委員会議論により減額制度等一定の既得権を保持 詳細議論
その他

(2) 平成 25 年以降平成 27 年までの納交付金単価

平成 24 年度単価を維持
政策小委員会議論による漸減方式(漸減幅を変えず 変えて 漸減幅検討)
その他

(3) 孫船に対する考え方(事務局資料にて詳細議論)

納付金全額負担
旧規程船同様の免除を認め単価差分のみ納付
その他

(4) 平成 28 年度以降の考え方

- 1) 長期的には決めず、定期的な間隔を以って議論する方が良い
- 2) 長期的方向性を決めた方が良い
政策小委員会議論により平成 27 年度納付金単価を一定期間維持し、減額制度の導入により未行使船の行使を促す(30,000 円?のみ負担)
減額制度を建造促進へのインセンティブ(事業者別)に置き換えた新たな納付金単価設定(答申に従い)
返済財源(30,000 円)のみ徴収し粛々と返済のみ進める
暫定措置事業を終了し、新たな返済事業への転換を検討する
その他

【参考】

砂利船部会意見（2011.4.7 12:00-14:40）

- ・ 平成 27 年度にて暫定措置事業を終了させ総連合会解散せよ
- ・ 代替建造促進に関する政策展開には絶対反対 市場に介入するな
- ・ 未行使船(2,500 隻)が多数残る問題を無視できない
- ・ 納交付金という両輪があるから成り立つ事業であり、交付金が終了する平成 27 年度に事業廃止し、返済事業は別途検討すべき
- ・ 総連合不要論
- ・ 自由競争を阻害する政策は必要ない
- ・ 権利は無くなって良い 暫定措置事業ある限り権利保持すべき
- ・ グループ化の推進は地域の意見を反映させてない（促進政策の必要なし）
- ・ 老齢船の使用制限はすべきではない（ディスインセンティブ）
- ・ 権利が無くなるのは暫定措置事業が終了する時（既得権保持）
- ・ 平成 27 年度総連合会は解散し、暫定措置事業は国に預けよ
- ・ 代替建造対策検討会にある前向きな事業者への後押しには賛成する
- ・ 暫定措置事業規程に関する正しい認識のために資料を配布済み 誤解を招く
- ・ 暫定措置事業の規程見直しは短期ですべきではない
- ・ 既得権維持が良いのか、終了が良いのか現段階では判断できず（揺れている）

船主部会意見（2011.4.7 15:00-17:00）

- ・ 暫定措置事業を終了させるのか？自由建造？返済方法は？いずれにしても参入障壁による新規事業者との差別化は必要である = 政策小委員会答申
- ・ 未行使船(2,500 隻)の保護は必要 = 政策小委員会答申
- ・ 総連合会 5 組合の意見統一は可能なのか？
- ・ 会議資料が恰も決まったような内容で誤解を生む（単価推移表）
- ・ 返済財源である単価差 30,000 円の減額は出来ないのか？ 行政は否定的
- ・ 建造する者へのインセンティブは評価する
- ・ 財産を守る会にて敗訴した時から権利は消滅すると覚悟している（規程通り平成 27 年度にて交付金制度終了とともにゼロで良い）。平成 27 年度と平成 28 年度の納付金に差が出る方が建造促進に繋がる
- ・ 船腹過剰なのに建造促進？オベが用船保証できない現状として可能なの？
- ・ 既得権を保持できれば良いが、理論的説明が出来るのか？
- ・ 返済財源を下げるのは無理
- ・ 老齢船問題 & 暫定事業の早期終了 ~ 建造促進。しかし現状は船腹過剰であり矛盾した議論をしている

- ・ 船腹調整事業により副次的に発生した権利の補償事業として建造事業者が負担するのは、受益者負担の原理原則からみて納得できない
- ・ 標準運賃・用船料他過去にカルテルが存在していたが、船腹調整のみで市場をコントロールしたことに反省
- ・ 15年間納交付金バランスが取れていれば良かったが、そのバランスが崩れたことが現状を招いた
- ・ 本音と建て前があり建造促進への政策展開の裏には老齢船を使用するメリットがある
- ・ インセンティブとディスインセンティブの議論はあり、古い船舶を使用するデメリットを政策展開する意見もある
- ・ 業界での議論は困難であり、国に移管してはどうか
- ・ 平成24年度単価を維持して欲しい
- ・ 建造促進には異議がある
- ・ 平成27年度終了時に未行使船舶に対し一時金を交付して終了してはどうか
- ・ 組合員を守るためなのか？業界を守るための議論なのか？
- ・ 権利保持を願う反面、建造促進や業界活性化を考慮した意見が出てきたことから、時代の経過とともに意見も変化している

輸送部会意見（2011.4.7 12:00-14:30）

- ・ 暫定措置事業継続の意味はあるのか？制度形成の責任を問い、再生法適用等国との交渉もすべきではないか
- ・ 権利未行使船(2,500隻)の取扱いはどうするのか（救済）？
- ・ 平成27年度をもって暫定措置事業を終了させ、返済事業を別途検討すべきではないか
- ・ 返済原資について国が補填してくれれば良いが、我々事業者が負担するのであれば十分議論が必要である（国は否定的）
- ・ 建造負担を軽減し建造促進すべきである（国は3万を下回らないよう指導）
- ・ 未行使船の権利保持なくして組合の求心力は保てるのか？しかし、いつまでも続く訳ではなく組織にそれほど体力があるのか？
- ・ 暫定措置事業は需給バランスが目的であり、未行使船は老齢船を使用することでこれまで受益者であったはず。これ以上救う必要があるのか？疑問に思う。
- ・ 自由競争こそ健全化された業界形成が可能になる
- ・ 何れ暫定事業の終了する時期が来るが、その時期が早いか遅いかの違いに過ぎない
- ・ 平成27年度まで運用が滞るようであれば未交付金の問題が表面化する
- ・ 粛々と事業継続し権利保持するも、平成27年度をもって無価値化するも両方理解できる
- ・ 減額制度等、権利保持可能な制度展開を求める

- ・ 平成 27 年度までの単価については政策小委員会答申に従うのが最良と考えるが、新規参入者との差別化は必要である
- ・ 平成 28 年度以降の問題に大きく影響するが、平成 27 年度までは漸減方式とする
- ・ 返済負担を建造事業者だけに負わせることに疑問を感じる
- ・ 未交付金に関する支払いは明確に示すべきであり、その取扱いについて積極的に働きかけるべき
- ・ 政府保証の借入についての返済計画はどうなっているのか？ 決まっておらず今後の議論である
- ・ 平成 27 年度で交付金対象船が無くなり未行使船が大量に残るが、その資格権利の喪失と政府保証の借入を相殺できないか？
- ・ 平成 28 年度以降、減額制度の創設も検討されたが、当然買い上げもなく、市場売買も出来ない、自社の代替建造にのみ使用可能といった条件になれば幾らかの権利保持が為されても意味がない
- ・ 平成 25 年以降の納交付金単価を検討する際、建造事業者へのインセンティブを加えて、建造促進する
- ・ 組合存続には、組合員を守ることを優先した政策を検討することが重要であり、そこに信頼関係や求心力が生まれる
- ・ 暫定措置事業の短期見直しをするのではなく、長期的視野をもって計画的運用を行って欲しい
- ・ 不公平感が無いように単価設定をして欲しい
- ・ 港湾料金は、国の認可を得て基金を上乗せしているが、暫定措置事業の返済原資についても荷主の協力を得ることで早期解消が可能になるのではないか
- ・ 新規参入者に別途基金等の名目による賦課金を課す事で既存事業者との差別が図れるのではないか
- ・ 未交付金や預託金の清算を優先的に考え、平成 27 年度に必要な資金を新たに借入することが可能であれば、その処理を行った上で全ての債務を確定すべきである
- ・ 平水区域の事業が中心の地区だが、半数は廃業、半数が事業継続という状況であり、残された事業者にとっては、建造負担が軽減される政策が望ましい
- ・ 平成 28 年度以降は 3 万円の納付金をベースに、更にインセンティブを与えることで代替建造促進になる
- ・ 収支相償う時期の不確実性への対応として、債務の確定後、建造事業者負担だけではなく、全組合員への賦課金も併せ返済財源とすることや、一定期間の自助努力を示し、その後の残債は免除してもらう交渉が国と出来ないか？
- ・ 内航の将来のためには、需給調整事業に関する取り組みを振り返り、反省と評価を残すことが重要である
- ・ 組合の存続意義を検討する必要がある

以上