

内航海運活性化プロジェクトチーム

平成 20 年度 活動 報告

平成 21 年 6 月 3 日

事業者の求める将来像

平成 25 年以降の暫定措置事業については、総連合会政策小委員会並びに当プロジェクトチームにて議論されてきた。

しかし、内航海運を巡る経済環境は日々変化しており、これからも大きな状況変化が予想される中、中・長期的展望を描き、制度を見直すことは困難であり、変化に伴って柔軟に対応する事が今後も求められて来る。

暫定措置事業は、旧船腹調整事業における引当権利に対する補償と、当時景気低迷に喘ぐ内航海運業界が自身の保有する船舶の減船を促すことを目的として平成 10 年 5 月に始められた事業である。

当初の計画通り 15 年の期間に、全船が権利を行使して減船又は代替建造が進むものと思われたが、平成 24 年には約半数の旧規程船舶が残存すると予想され、また、事業運営に伴う借入資金も交付金と納付金出納のタイムラグにより大きく拡大した事から、事業が収支相償って終了する時期も長期化を余儀なくされた。

こうして現在、残されている同事業の課題は、事業終了の長期化に伴い暫定措置事業で建造された船舶（所謂孫船）に対しての再度建造する場合の取扱いと、もう一つは旧規程船舶の 15 年超船（交付金交付申請資格を失い、免除船として使用することで交付金同等の資産価値を担保）に係る取扱いである。（事業資金借入の計画的返済については、別の機会に考えることとする）

1. 暫定措置事業終了までに配慮すべき問題

業界は今、船舶の老朽化が進み、安全・安心輸送や環境面から見たマイナス要素が強くなっている。しかし、米国発信の金融危機による世界同時不況や為替の煽りを受け、大幅に輸送量が減退する中、適正船腹量に向けた緊急対策により、老朽船の解撤等が進展し平均船齢の若返りを期待したいが、そのためにも現状の過剰船（特に老朽船を中心とした）処理が急がれるところである。

こうした状況の中でも、将来に向けた安全・安定輸送における社会貢献には、適正船舶を眺みながら近代化船への建造促進を促す必要があり、効率化、省エネ船へのリプレースは地球環境保護への貢献と言う意味からも海運の強みを生かした PR に繋がるであろう。その為には、建造に対する事業者の負担が軽減されるように配慮した規程の修正をしなければならない。

しかし、権利の補償と建造負担（納付金）の軽減は相反する関係にあり、旧規程承認船舶と暫定措置事業認定船舶の構成比率により考え方が変化すると思われる。業界内部の激変緩和を意識しながら、これまでの通減方式を踏襲した事業継続が求められ、終了時期を可能な限り早期に予想し、終了後のあるべき姿にスムーズに転換できるよう計画的に移行させる必要がある。

ただ注意すべきは、そもそもの目的を忘れないよう、旧規程承認船舶の最後の 1 隻に至るまで何らかの資産価値を補償すべき規程の修正も必要である。

その具体的提案として、建造促進を図るために建造事業者の建造資金を一部補填できる政策が総連合会に構築できないかという意見もあるが、このような建造に対する側面的支援や保証制度には、商習慣的に締結されてきた業界の契約を見直すことが必要である。

「内航海運市場の実態調査報告書」に示されているように、業界には長期コスト保証船と短期の運送契約（荷主とオペ）を繋ぎながら（オペは自社内にてコントロールし、中・長期用船契約を締結するが、その価格については別途協定書により 1 年見直しが一般的）市場に大きく左右される船とが混在する。市場性ある船舶の契約はそのリスクを背負う覚悟と、リスクに対するリターンが伴うことが一般的であり、業界にもその意識と契約内容の見直し並びに契約遵守される環境が重要な要素となる。

また、不況時の緊急対策には、臨時（時限立法）に交付金申請への船齢制限を解除した減船対策も必要との主張や、建造納付金収入のみで運営する暫定措置事業を、事業終了後の姿を視野に、別の目的を持つ基金を創設（例えば共済事業など中小企業団体組合法を活用したもの）し、抱き合わせて実施することでスムーズに移行できないかという意見も聞かれる。

更に、シップリサイクル等世界的に規制強化されつつある環境に配慮した新たな政策展開を図る目的として、船舶建造時に一定の資金を預託させ、その預託金を有効に運用したり、事業者が外壳又は解撤する際一定の金額を返還する制度を構築できないかという建設的な意見もある。

暫定措置事業をどのような形で終了させることが最良の方法なのか、行政や荷主の理解を得るための交渉は可能なのか、今後の議論で柔軟に対応することが大きな課題である。

では、暫定措置事業終了後の内航はどうあるべきか、規制は必要なのか、また、業界内部での船腹調整は必要なのか考えてみたい。

2. 規制は必要なのか

規制緩和により、業法改正以降100G/T以上の船舶1隻を所有すれば海運事業者として登録することができる。暫定措置事業における建造の場合、既存事業者と新規事業者との格差は現行交付金相当額であり、建造コストの中での比率として大きな格差となるのであろうか。個々の価値観により異なると思うが、旧船腹調整事業当時に比較すると殆ど意味を成さないものとなってくる。

もし、既存事業者と新規事業者との公平性を求めるのであれば、建造納付金に代わる目的の費用（基金等）を徴収することも考えられる。

3. 船腹調整は必要なのか

「内航海運は本当に必要ですか？」。この質問に対してNoと言える人は居ないだろう。

船舶建造の投資は高額であり償却年数も長期である。輸送量が経済変動に大きく影響される中、適正船腹量はユーザーも事業者も求めるところである。旧船腹調整事業では、建造における引当比率を調整する事で船腹需給のバランスを保とうとしており、その意味では有効であった。しかし、副次的に派生する引当権利の取引価格があまりにも高騰し、建造に対して大きな障壁になったことから現在に至っている。

しかし、現在の構造（というより仕組み）は、内航船の建造投資に見合うリスクを船主が負いすぎていると思える。

もし船主が壊滅的ダメージを受けた場合、造船・金融等地方経済に与える影響も大きく、発電所への燃料輸送が滞った場合の社会的影響をはじめ、海上輸送が国内に於いて無くてはならない重要な産業であるとすれば、国民の生活を守る意味でも、安心・安定的に輸送責任を果たすべき環境整備が求められ、また、慢性的な不況が長引く要因が根本にあることから、業界内部における船腹需給のバランスは必要と考える者も多い。

したがって我々事業者は、自分達の責任の範囲で、公平・透明性ある事業の遂行を検討すべきであり、不況対策として過剰な船舶を減船（共同係船方式を含む）に導くため即効性ある施策を自からの拠出金で賄う必要がある。そのための原資となる資金をどのような方法で徴収すべきか今後も考えなければならない。

しかし、その方法が建造事業者からの納付金に頼る方法で本当に良いのか。それとも公平に賦課金として徴収すべきか、また、共済事業等に変換すべきかにより、暫定措置事業

終了の形も変わってくるであろう。業界内部では、他産業同様設備投資は自己責任であり、投資リスクに対する対価を収受できる自由なマーケットの形成を求める者も多い事を忘れてはならない。こうした意味でも、今後我々は内部で2極化した問題を十分議論する必要がある。

また更に、国が重要な産業と位置付け、適正船腹量の調整に直接携わるという極端な意見も聞かれた。

4. 内航総連合はじめ5組合、加盟する地区組合のあり方は？

総連合会発行の「内航海運の活動」によると、其々の組合が創設された当時の事業者数は、昭和42年10,941者から40年経過した平成20年現在2,585者へと減少している。特に貸渡事業者の変化を見れば、直近の2000年(平成12年)から2008年(平成20年)までの8年間で、2,671者から1,872者と30%も減少している。このような状況の中、暫定措置事業が終了する頃にはどのくらいの貸渡事業者が存在するのか。過去の減少係数から試算すれば8年後には1,312者、16年後には919者と予想される。

また、船腹量の推移でも1998年(平成10年)8,216隻から2008年(平成20年)には5,956隻と、10年間で30%(対象トン数では11%)減少している(勿論、暫定措置事業の効果も影響している)。

そして、現状の老朽船比率や船員の高齢化を考えれば、今後更に船舶が減少し、転廃業者も増えるものと考えられる。

過去の統計から予想される減少数の中で現状の組織を維持しようとするれば、事業者(トン数割り賦課金を含む)一人当たりの負担も大きくなり、その負担に対する不満や要求も強くなるのは当然である。そして、その不満や要求に応えられない場合、求心力の無い組織となることが予想される。

今後、各組合事務局員の雇用に対する責任問題もあり、早い時期から長期目標(いつ頃どのような組織に移行すると言った具体的目標)を設定し、計画的組織の見直しを検討することが必要である。地方単位なのか、事業(内容・規模)単位なのか、船種単位で分類すべきか、取り纏める総連合会内部における組織形成の問題として、現在の5組合並びに地区組合は、最終的にはいくつか集約される必要もある。

勿論、内航の将来ビジョンにおいて、マーケットにおける自由競争が基本となれば、組合組織での中心事業も変化し、大きな求心力も必要なく、更に組合組織は縮小されて行くであろう。

長きに渡る組合事業の実績と成果を認めながらも、事業者の経営基盤強化並びに安定と安心輸送の充実に、やはり適正船腹量への環境整備が必要不可欠であり、その意味にお

いての調整行為は組合事業の柱と思われる。また、社会的に求められる海洋汚染や排出削減（CO₂）等環境に配慮した業界対応を示す基準、コンプライアンスによる輸送の安全を担保するために必要な指針や、安全運航に向けた船舶管理の基準作り、船員の雇用・育成に向けた事業者への動機付けや助成制度等、各種課題に取り組むべき充実したサポート体制の構築に向けた新しい組織形成を検討することが必要である。

将来に向けたビジョン構築は今始まったところであり、垣根を作らない議論を今後も続け、平成 21 年度以降の当プロジェクトチームでは、ビジョンの概要をより具体的にまとめ、「内航海運業界のあるべき姿」を追求して行きたい。

以上