

平成21年1月16日

各 位

全国海運組合連合会

25年度以降の暫定措置事業のあり方について（答申）

本日の総連合会理事会におきまして表題の件につき、別紙内容通りで了承されましたので取り急ぎご連絡申し上げます。

なお、本件は再々ご説明の通り、今後これらの方針に基づいて実施できるように関係当局のご理解をいただけるよう、総連合会として努力するということであり、また、景況の変化を踏まえた見直しも行うこととしておりますので、このまま実行されるということではありません。呉々も誤解のなきよう関係各位への周知方、よろしく願いいたします。

以 上

## 今後の暫定措置事業の在り方についての考え方(答申案)

### 1. 基本的な考え方

暫定措置事業は、交付金による引当資格の補償をする解撤等交付金制度(納付金免除制度を含む。)とそれに必要な所要資金を返済するための建造等納付金制度を基調とする事業であるが、交付金制度及び免除制度の対象船舶については、規程第3条第7項(「納付金免除船舶」)及び第8項(「交付金対象船舶」)において、平成11年9月30日までに船舶原簿登録を行った引当資格台帳に記載された船舶と規定されており、更に、規程第10条第2項では、「交付金対象船舶」は平成15年4月1日以降は船齢15年以下のものに限ると規定されている。

この規定を言い換えれば、交付金対象船舶の全てが船齢16年を超えることとなる平成27年度までは、交付金制度及び同制度と表裏の関係にある免除制度を継続する根拠が存在するといえる。

一方、規程第30条により、「本事業は、本事業の収支が相償ったときに終了する。」と定められていることから、平成27年度に交付金制度が終了したとしても、同年度までに収支が相償わない場合は、建造等納付金制度は、次年度(平成28年度)以降も収支が相償うまで存続することになる。

このように、平成27年度までの間と平成28年度以降では、暫定措置事業の基調が変わることから、制度の在り方を検討する場合は、平成27年度以前と平成28年度以降に時期を分けて考えることが適当である。

### 2. 平成25年度～平成27年度までの取扱い

#### (1) 交付金制度及び免除制度について

暫定措置事業は、交付金制度(免除制度)を通じて引当資格の補償をする事業であるとの趣旨に鑑み、交付金対象資格船が存在する平成27年度までは、解撤等交付金制度及び免除制度を継続実施することが適当である。

#### (2) 交付金制度及び免除制度を継続する場合の取扱い

##### ① 交付金単価(免除単価)について

交付金単価(免除単価)については、定額逡減方式が暫定措置事業開始時から今日まで継続されており、定着した方式となっている。

従って、平成25年度以降も平成16年度～平成24年度の単価設定方式(一般貨物船5,000円減、油送船・特殊貨物船イ2,000円減等)を踏襲して粛々と実施することが適当である。

## ② 平成25年度～平成27年度までの納交付金単価差について

現行納交付金単価差は、平成16年度に政府保証枠を増額する条件として設定されたものであり、暫定措置事業の円滑な実施に資する観点から、単価差についても(1)と同様、平成27年度までは現行の一般貨物船3万円、油送船・特殊貨物船2.4万円を維持して設定することが適当である。

## 3. 平成28年度以降の取扱い

28年度時点での暫定措置事業は、現行制度のまま推移した場合、次の状況となることが想定される。

- ① 平成27年度で交付金対象船舶が皆無となるため、同年度で引当資格の補償制度である交付金交付制度は終了し、交付金と一体の関係にある現在の免除制度も事実上終了する。
- ② 交付金制度、免除制度は終了するが、引当資格未行使の旧規程承認船舶が未だ相当量存在する。
- ③ 交付金制度の終了により、暫定措置事業の債務額が確定する。
- ④ 相当額の残債務が残るため、「暫定措置事業の終了時期は、収支相償うまで」とする規程第30条の定めにより、建造等納付金制度は継続される。
- ⑤ 暫定措置事業の初期に認定された船舶(引当資格を有しない船舶)が船齢16年超となり、代替建造時期を迎える。

これらの状況を踏まえた場合、平成28年度以降は、次の方策により実施することが適当である。

### (1) 建造等納付金制度について

#### ① 旧規程承認船舶に係る建造等納付金減額制度の新設

平成27年度に規程第9条(免除制度)及び第10条(交付金制度)が事実上失効することとなるが、その時点では、なお相当量の引当資格未使用船舶が残存すると考えられる。

引当資格未使用船舶が多数残存することになる原因は、船台不足等により代替建造できないまま、安定輸送確保のために船齢16年を超えて使用し、その結果交付金申請の機会を失ったというものが大半であるが、免除制度が失効した場合、それら船舶の代替建造のインセンティブが失われることにより、老朽船が更に高齢化し、輸送の効率化や船舶の安全運航に重大な支障を来すおそれがある。

従って、老朽船の代替建造を促進し、内航船舶の近代化・合理化を図る観点から、規程第8条を改正し、既存船舶の代替建造等を通じて、環境改善、省エネルギー等の近代化基準を満たす船舶を建造等する事業者については、平成27年度の納付金免除単価を踏まえ、納付金の一部を減額する制度を導入することが適当である。

#### ② 建造等納付金単価及び当面の単価設定期間

建造等納付金単価については、事業に混乱を来さぬよう平成27年度の納付金単価との整合を図りながら設定することが必要であり、また、組合員の建造計画の安定化に資する観点から、一定期間定額方式とすることが適当である。

この場合、一定期間とは、平成30年には殆どの旧規程承認船舶の船齢が20年を超えることとなる等、旧規程船舶が急激に減少していくことが想定される状況から、当面平成30年度までの3年間とすることが適当である。

## 4. 関連事項

### (1) 暫定措置事業の収支相償うまでの時期の推定

最近(平成18年度以降)の建造等認定状況に基づく納付金収入見通しと今後の暫定措置事業の所要経費等を想定し、暫定措置事業の実施期間を試算した結果、平成34年頃には収支相償う目途が立つものと推定された。(別表参照)

ただし、納付金収入の基となる内航船舶の建造量は、景気変動等の影響を強く受けるものであり、暫定措置事業の収支状況も景況と連動して変化するため、暫定措置事業の実施期間を確定的に推定することは、現実には困難である。

### (2) 暫定措置事業認定船舶の代替建造(孫船)に関する取扱いについて

暫定措置事業の終了時期(収支相償う時期)が平成25年度以降となることが必至の状況であることから、従来想定されていなかった暫定措置事業実施期間内の暫定措置事業認定船舶の代替建造(孫船)も船齢の観点から不可避な状況となっている。

暫定措置事業認定船舶は所定の納付金を負担して建造されており、その意味では一定の負担の下に建造された旧規程承認船舶と同様であり、老朽船の代替建造を促進し、内航船舶の近代化・合理化を図る必要がある点についても同様である。

また、油送船のように、耐用年数が短く、かつ、積載貨物の関係から比較的船齢若くして代替建造されるものがある。

従って、暫定措置事業認定船舶についても旧規程承認船舶と同様、建造等納付金の減額制度を適用するとともに、安全運航や環境対策に資する観点から、早期に代替建造を必要とされている船舶の実態調査を実施し、その調査結果等を踏まえ、納付金減額制度の早期実施について、当局と協議していくことが適当である。

## 5. まとめ

以上が、今後の暫定措置事業の在り方についての考え方であるが、これを実現していくためには関係当局等の理解を得なければならない事柄も多く、今後は、この考え方をもとに当局との協議を進め、できる限りこの取扱いの方向で暫定措置事業が進められるよう努力する必要がある。

また、内航海運を巡る経済環境は日々変化しており、今後の状況も大きく変動する可能性があることから、特に平成28年度以降の取扱いについては、適当な時期に改めて見直すことが適当である。

別表

暫定措置事業(年度末予想)

