

## 全海運・内航海運活性化プロジェクトチーム検討状況について

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。

### 第1回 平成19年9月14日(金) (通算第16回)

#### 【基本的認識】

- ・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可能となるも、25年度以降政府保証による借入金530億円が残存する。
- ・内航業界は当借入金を肅々と返済して行くことを基本原則としている。
- ・旧規程承認船で満15年超を迎える船舶は27年度まで存在し、その時点で交付金制度は終了し、納付金制度のみが残ることとなる。
- ・現行の暫定措置事業規程では、交付金制度終了と同時に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。
- ・このため、暫定措置事業規程等を見直すと共に、併せて組合組織のあり方も含めた業界の将来ビジョン等の構築をも念頭に置かなければならない。

#### 【意見】

- ・借入金返済は当然の義務であり、短期・長期に拘わらず返済する必要がある。
- ・暫定措置事業は収支相償うまで継続させることが原則であることから、免除制度も同様に継続を検討すべし。
- ・長期に亘ることから、暫定措置事業で建造された船舶(所謂孫船)の取扱いを検討すべし。
- ・今年度の暫定措置事業所要資金収支予想から考えれば、未交付金並びに預託金処理が早期に完了する可能性もある。
- ・暫定措置事業資金に余裕が出来た場合、業界の諸問題(船員不足等)を考慮すれば交付金申請者(廃業者等)が増加することも想定できる。
- ・免除船制度を検討する場合、過去の建造納付金に対する免除船申請量と純増比率を調査する必要がある。(事業収入が免除船を充てたりブレースによる単価差中心の納付額なのか否か)
- ・建造意欲が旺盛になり現状推移を想定すれば、借入金返済の前倒しや事業資金計画の将来に向けた留保等も検討すべし。
- ・交付金制度終了後又は暫定措置事業そのものの終了後も緊急避難措置として買上制度等一定の評価額(付加価値)が必要ではないか。

#### 【まとめ】

交付金制度終了に伴う格差に配慮し、納交付金単価の漸減方式による交付金制度終了時期並びに借入金完済時期等、次回は幾つかのシミュレーションを基に議論する。

## 第2回 平成19年10月31日(水) (通算第17回)

第1回に引き続き、交付金制度の終了と納付金原資による返済に伴う免除船制度のあり方、更に返済シミュレーションを参照しながら種々意見交換を行った。

### 【意見】

- ・ 暫定措置事業会計は未決算勘定としており、一般会計とは別処理で暫定措置事業以外の目的では使用できないこととなっているが、業界の諸課題に対する対策費や、共済制度等の基金に引き当てることを検討できないか。
- ・ シミュレーションにおける収入は平成18年度の数値を使用しているが、造船事情や過去の実績から判断すれば臨投を含めて5～60億円と仮定してみても如何。
- ・ 交付金申請予想は、船齢16年を迎える船舶の10%を仮定しているが、船種毎の状況も勘案しては如何。

### 【まとめ】

- ・ シミュレーションについては、収入ベースを何種類か設定すると共に船種毎の交付金申請割合を見直して再度作成し、次回検討することとした。
- ・ 暫定措置事業はソフトランディングによる引当資格の解消事業ということから、開始当初は、開始後15年間の中で旧規程船の全船が交付金申請による廃業又はリプレースが行われるものと想定したため、暫定措置事業建造船には引当資格を有しないことが明記されているが、現実には市況に影響されながら納交付状況にタイムラグが発生した。  
斯様な状況から事業の終了時期が長期化することが予想され、交付金制度終了時期に於いても未だ旧規程船が半数近く残ることが想定され、且つ暫定措置事業で建造された船舶も次期建造のタイミングを迎えはじめることから、この取扱いについての検討も必要であることを確認した。

### 第3回 平成19年12月6日(木) (通算第18回)

総連合会・政策小委員会における「論点整理の叩き台」議論の報告をした。

#### 【 報告内容 】

- ・ 1つは、現行規程の枠組みを維持し、必要な施策を条文の修正等で対応しようとするもの。
- ・ もう1つは、返済を目的とした新たな枠組みを構築して対応しようとするもの。
- ・ 何れも長短あるものの、借入金返済と引当資格未使用船への対応を考えると現行枠組みの中で必要な対策を追記・修正することで対応する方法が良いとする意見が大方であった

#### 【 意見 】

- ・ 政策小委員会の議論の中では、大方現行規程の枠組みの中で対応する方法が良いとの意見。
- ・ 当初の事務費繰入額は8億円、資金の逼迫で減額を余儀なくされたことから5組合の補助金カットで対応したため、地方の対外活動に限界を来している。納付金収入が他に流用できないのであれば事務費の増額検討も必要では。
- ・ 現状の建造納付金負担額に対する考え方として、一方は建造促進の意味から納付金を減額し、他方、総連合会としての新たな事業を構築し、船員対策や組合員の課題回避に向けた事業経費として賦課金を徴し、トータルとしての納付金負担に（公平性を維持するため）従来納付していただいているものとの差が生じぬよう、検討できないか。
- ・ 上記は組合法やカルテル行為との関係解決、又、5組合の総意が得られなければ不可能。

この後、資料（返済シミュレーション）に基づき検討

- ・ 納付金収入50億、60億、70億、80億からの漸減方式等による各種シミュレーションの内、景気や造船事情の変動を考慮した80億から順次納付金収入が漸減する試算が現実的である。
- ・ 試算による納付金収入や交付金申請の量によりかなりの変動が想定されるが、大まかな収支予想や事業終了時期への予測も可能となるのではないか。

#### 【 まとめ 】

- ・ シミュレーションの取扱いは、参考資料として総連合会へ提示する。
- ・ 次回、具体的に暫定措置事業規程の条文項目についての議論を行うこととする。

## 第4回 平成20年2月15日(金) (通算第19回)

総連合会・政策小委員会における「返済シミュレーション等」の報告をした。

- ・同委員会前回議事報告では大方、暫定措置事業規程の枠組みを基本に検討するとしながらも、返済を目的とした新たな枠組みの良いところも生かした折衷案も考えられ、現段階ではどちらを選択するという具体的結論を得ていない事を再確認しつつ、次年度以降具体的検討を順次行うという同委員会の方向性に沿って、当チームも議論していくこととした。
- ・シミュレーションについては、同委員会と当チームにおける作成の前提条件に若干の違いはあるものの、返済終了年度は略同様の結果となった。

### 【意見】

- ・預託金に関し、資金ショート回避の為の政府保証枠拡大措置の条件となった20%自己調達分として設定された40億とそれ以外の預託金は設定の原因が異なるとは言え、別々の処理方法で対応するのは不自然である。
- ・預託証書上の返還期限平成25年3月31日が記載され、理事会決定により変更もあるとされていることから、早期償還も優先的に検討すべき。
- ・今後の交付金交付には、預託制度の廃止も併せて検討すべき。
- ・民間金融機関の借入金早期償還も検討されていると聞くが、預託金処理との優先順位について慎重に検討して欲しい。
- ・資金難から減額した事務経費を元の金額まで復活させることを検討できないか。
- ・交付金単価を24年度単価で固定できないか。
- ・政府保証返済については、事業収支の剰余金に応じた額で返済という柔軟な対応が望ましい。納付金収入は流動的なものであり、毎年一定額返済と固定してしまうと資金繰りに窮する事態があり得るかも知れない。
- ・他の事業(例えば船員対策等)への資金流用が出来ないか検討してみるの如何。
- ・納付金に対する考え方として、竣工ベースで見ると真の造船能力が把握でき、総連合会試算の267,000対象トン以下も考えられる。
- ・その反面、老朽化に伴う船舶の自然減少や建造能力の減少の影響を受けながら国内輸送量を維持する観点から見ると、同一の建造隻数でも1隻当たりの積載トン数が大型化された船舶が出来れば、試算想定建造量以上の申請トン数も考えられ、借入金完済時期が前倒しされる可能性もある。

### 【まとめ】

- ・これらの試算は、平成25年度以降の暫定措置事業を考えると参考になるもので、委員各位がそれぞれ数値を置き換えながら検討を重ねることとした。

次いで、暫定措置事業の枠組みで条文の追加・修正等で対応する場合の資料説明を行った。

### 【まとめ】

- ・資料はこれまで議論された内容を、暫定措置事業の枠組みで条文の追加・修正した案であり、免除制度継続に関するもの、孫船の免除資格付与に関するもの、複雑に細分化された船種整理に関するもの等であり、本件については今後の方向性が明確になってから議論することとし、本日は参考として持ち帰り検討頂くこととした。

次回開催日 平成20年4月3日(木) 12:00~15:00