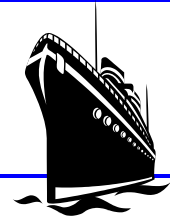


MSI Marine News

トピックス

海上保険の総合情報サイト **MARINE@vi** もぜひ、ご覧ください。(http://www.ms-ins.com/marine_navi/)

内航船舶に関する暫定措置事業の終了予測について

内航海運で導入されている「内航海運暫定措置事業」は、同事業の導入前に実施されていた「船腹調整事業」の解消の経過措置として、1998年に導入されました。同事業の実施期間は解撤等交付金と建造納付金の収支が合う時点までとされていますが、今般、国土交通省から今後の収支の見通しと合わせ暫定措置事業の終了見通し時期について公表されました。今回のマリニューズでは暫定措置事業の今後の見通しについて考えてみたいと思います。

1. 暫定措置事業とは

1960年代の国内貨物輸送の急激な増加を背景に1967年に導入された船腹調整事業は引当権利（営業権利）が建造船価に匹敵するほど高騰したことが健全な船腹調整を歪めているとされ、各方面から反対の声が上がり1998年に廃止されました。そして同年5月に導入された「暫定措置事業」は船腹調整の完全な解消に向けてソフトランディングするために導入された制度で、一定期間、解撤または海外売船する事業者に解撤等交付金を支払う一方で、新造船を建造する事業者には建造納付金の支払いを義務付ける、「総量規制を行わない政策」としてスタートしました。

2. 暫定措置事業の収支バランスの悪化

しかしながら当初予想していた新造船の建造隻数が伸びず建造納付金が増えない一方で、制度導入直後から巨額の解撤交付金が発生したため同事業はスタート直後から財政難に直面しました。その後も内航海運での新造船建造は経済の低迷もあり一向に上向かず、収支バランスも一向に改善傾向が見られない深刻な状況に陥りました。そこで国土交通省と内航業界側とで協議を行い、関係者の理解を得つつ今後の安定的な制度の運営を図るべく今回の暫定措置事業の終了予測について公表を行うに至りました。

3. 暫定措置事業の終了予測

今回の国交省の試算では、今後のGDPの成長率別に3パターンに分けて終了予定時期を公表しています。（試算はGDPが0%成長の場合、0.9%成長の場合（国交省の交通需要推計に使用している数値）、1.8%成長の場合（IMFによる推計）の3パターンを公表）

以下の表は実質GDPが0%の場合の予測です。解撤交付金については同事業の下での解撤交付金の対象となる船舶が2015年を最後に無くなることから翌年度から解撤交付金の支出が無くなる一方で、建造納付金については継続的に納入されることを前提としていますので、同事業の収支状況は年を追うごとに改善してゆき2024年には収支のバランスが合うと予測しています。前述の通り同事業は収支のバランスが合った時点で終了するとされていますので、同年をもって事業は終了するとしています。同様に他のGDPパターンでも早くて2023年には終了するとしています。

< 実質GDP 0%の場合 >

	2012年					2013年					2014年					2015年					2016年				
	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年					
収入	595	568	516	465	415	212	159	105	57	52	56	56	56	56	51	153	101	47	0	0					
建造納付金	31	59	57	56	56	3	2	2	1	1	3	2	2	1	1	3	2	2	1	1					
借入金	541	505	455	406	356																				
繰越金	23	4	4	3	3																				
支出	591	564	513	462	412	210	157	104	56	52	205	153	101	47	0	5	4	3	2	1					
解撤等交付金	12	16	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-					
元本返済	572	541	505	455	406	205	153	101	47	0	5	4	3	2	1	-	-	-	7	51					
利息等	7	7	7	6	6																				
預託金	-	-	-	-	-																				
次期繰越金	4	4	3	3	3	2	2	1	1	0															

4. 暫定措置事業終了の前に横たわる問題

しかしながらこれで安定的に暫定措置事業が終了すると見るのは早計です。内航船は圧倒的に老齢船比率が高く、14歳以上の船舶が約70%強を占めている現状にあり、特に1988年から1996年建造の船舶は各年平均で約240隻もあります。一方で内航船を建造する造船所は年々減少の一途を辿り、現在の年間建造キャパシティは約120隻程度と見られていることから、仮に上記船舶の大量の代替建造需要が発生した場合、安定的な新造船の供給に支障が出る事態が懸念されています。仮に新造船の建造が供給力不足から促進されないとなると、暫定措置事業の終了に向けた計画の再修正だけでなく、内航輸送に従事する船舶が超高齢船舶ばかりになり安全な輸送手段確保に支障を来すことにもなるため、計画の早期見直しについて産業界から強い要請が出されることも予想されます。

今回公表された計画はこの先12年間も継続するものであり、その長い年月と、激変してゆく国内物流の合理化との波長が果たして合うものか、産業界の動向と合わせ今後議論を呼びそうです。

(参考資料)

- ・ 国土交通省HP
- ・ 内航海運組合総連合会HP
- ・ MS内航ニュース127号