

8・3 2009年度の内航海運対策

8・3・1 高速道路上限割引制度の導入に伴う、内航海運業界に与える影響への対応

平成22(2010)年4月1日に国土交通省は、高速道路上限割引制度を導入する方針を表明した。首都高速と阪神高速を除く高速道路について、軽自動車1000円、普通車2000円、トラックなど大型車5000円といった車種別で上限料金を設定し、新料金体系への移行に合わせ「休日1000円乗り放題」や「夜間割引」といった現行の割引制度は廃止するといった内容になっている。

こうした高速の一部無料化や上限制についての方針を固めた際、前原国土交通大臣の発言では、「社会実験と試行であり、平成23(2011)年3月末まで検証する」としており、料金体系については今後必要に応じて見直す考えを示している。

(注:2010年8月現在、同方針は実施されていない。)

上記方針を打ち出すまで、内航総連合会と内航大型船組合では予め、高速道路上限料金制度の導入議論について再考するよう活動を続けてきた。同団体は、平成22(2010)年2月1日に三日月国土交通政務官、さらに3月5日には松野官房副長官を訪問し、トラックの上限料金を5000円とした場合、内航RO-RO船、内航定期船等がコスト競争力を失い航路の維持・存続が困難となるため、極めて厳しい経営状況となることから、仮に導入するのであれば、競争条件の均衡化のため、上限料金を中型車5,000円、大型車15,000円、特大車30,000円などに設定いただくこと等を訴えた。

同制度導入の動きは、環境にやさしい内航海運のメリットを後退させると同時に、政府が掲げるCO₂削減目標に逆行することとなり、逆モーダルシフトを加速させることが懸念される。当協会では、都度機会を捉え、海事振興連盟、日本内航海運組合総連合会などの関係団体と強調し、政府に対しわが国内航業界に与える影響を充分考慮していただくよう訴えていくこととしている。

《高速道路上限料金制度の導入による影響》

軽自動車1,000円、普通車2,000円、トラックなど大型車5,000円、特大車10,000円
車種別上限料金設定が実現した場合

○ 旅客船(瀬戸内のフェリー関係含む)、フェリー業界

⇒ 約400億円の減収 約6,000人の雇用喪失

※ 現行の高速道路料金割引などでは、210億円の減収。

(日本長距離フェリー協会が、コンサルタントに委託試算した影響)

○ 内航大型船(内航RORO船、内航定期船 主要5社) ⇒ 約60億円の減収

H19下期—H20上期 売上実績 539億円 深夜割引30%

H20下期—H21上期 売上実績 482億円(前期比57億円減)

※ 深夜割引50% この時点で既に採算割れの状況

⇒ 上限料金設定(特大車10000円の場合) H21下期から導入の場合

売上予想 423億円(前期比59億円減)

※ 撤退検討する会社あり

※ 特大車の上限料金25,000円が限界との試算結果

(内航大型船組合の試算)

8・3・2 内航海運緊急不況対策(船員の雇用対策 等)

日本内航海運組合総連合会は、平成21(2009)年3月に内航海運緊急不況対策に対する平成21年(2009)度補正予算要望として「老朽船処理促進助成制度事業等3項目の実現」についての要望書を自民党政務調査会保利 耕輔(ほり こうすけ)会長に対して提出した。要望は、①エネルギー効率の悪い船齢16歳以上の老朽船処理を促進するための助成制度構築、②代替建造促進のため、鉄道・運輸機構の使用料の大幅軽減、③離職船員対策を充実・強化するための予算措置などが掲げられている。

これら要望項目については、平成21(2009)年3月26日に開催した自民党政務調査会 海運・造船対策特別委員会、海事立国推進議員連盟合同会議で、内航フェリー・内航海運の競争力強化に向けた支援について同会議の決議に盛り込むべく日本内航海運組合総連合会が中心になり働きかけた。

こうした諸活動の結果、内航海運緊急不況対策関連の21年度補正予算は平成21(2009)年6月12日に成立し、国土交通省の「経済危機対策」内航海運関連については次の対策が措置された。

船員の雇用対策(雇用調整助成金の見直し等)

緊急老朽船処理対策促進事業

共有建造制度を活用した内航海運活性化の促進のための支援施策

1. 船員の雇用対策(雇用調整助成金の見直し等)【資料8-3-2-1】

(1) 緊急雇用促進助成金(離職した船員を雇用する事業者に対する支援)

海上運送法に基づく『日本船舶、船員確保計画の認定事業者』の認定事業者が、当初予定の新規採用船員の他に、内航貨物船、旅客船の減船等により平成21(2009)年4月1日以降離

職を余儀なくされた船員を追加採用した場合、当該認定事業者に対して一人当たり100万円を支給する制度が創設された。[【資料8-3-2-2】](#)

『日本船舶、船員確保計画の認定事業者』【2008年報「1.1 トン数標準税制の円滑な実施」参照】については、平成20(2008)年度に成立した海上運送法の一部改正(トン数標準税制と同じ34条及び35条)によるもので、内航事業者を中心とした船員確保についての制度が創設された。これは、船員の確保・育成等のための計画を作成・認定申請し、国等から助成金等の支援措置を受けながら計画を実施することにより、船員の確保・育成の推進を図るものとしている。

具体的な支援措置については、資料にある3点となっている。

① 共同型船員確保育成助成金

中小海運事業者がグループ化を通じ、船員の確保育成を行う場合、乗船訓練、座学を受けた場合の費用の1/2を支給するもの。

② 新規船員資格取得促進助成金

一般高卒者への裾野拡大に取り組む事業者に対し、新6級海技士養成課程などの費用の一部を助成するもの。(講習費用の1/2 15万円を限度)

③ 船員計画雇用促進助成金

退職自衛官や女性などの新規船員供給源から採用し、一定期間試行的に雇用する事業者に助成金を支給するもの。(6ヶ月間支給)

(2) 船員離職者職業転換等給付金

内航貨物船、旅客船等の減船等により平成21(2009)年4月1日以降に離職を余儀なくされた船員であって、再び船員になろうとする者が、船員保険の失業保険金支給終了後、なお、再就職できない場合に、当該船員に対し、再就職に必要な職業訓練にかかる費用に対する手当等【就職促進助成金(技能取得、就職促進、再就職奨励金など)】を最長3年間に亘り支給する制度である([【資料8-3-2-3】](#))。

(3) 雇用調整助成金(船員の休業・教育訓練の助成金)

事業活動の縮小を余儀なくされた船舶所有者が平成21(2009)年4月1日以降にその雇用する船員を離職させずに一時的に休業、教育訓練又は出向をさせた場合に、休業、教育訓練または出向に係る手当若しくは賃金の一部を事業者に助成する制度である([【資料8-3-2-4】](#))。

これら船員雇用対策については、平成21(2009)年8月6日に内航部会にて、国土交通省海事局ご担当から説明いただいている。

その後、2009年1次補正予算において内航不況対策として策定された各種事業については、政権交代により停止する事が懸念されていたが、10月上旬に前原国交大臣を中心とした政務三役会議において、内航関係の不況対策関連事業は、現行通り認められることとなった。

2. 緊急老朽船処理対策促進事業（政府保証100億円）

内航海運暫定措置事業は船齢16年未満の船舶のみが解撤交付金の対象であるが、平成21(2009)年度に限定し船齢16年以上の船舶も対象(ただし、交付金単価は暫定措置事業の単価の1/2)とすることで老朽船の解撤促進を図ることとした。(本年報「8.4 内航海運暫定措置事業」参照、【資料8-4-1】)

3. 共有建造制度を活用した内航海運活性化の促進のための支援施策

(環境性能向上等に資する代替建造・改造等の支援)

内航船舶共有建造制度を利用した環境性能向上等に資する代替建造・改造等の支援スキームについては、独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構へ政府出資が行われ、その運用利息により船舶利用料の低減を図り、船舶建造を促進させることが目的である。

8・3・3 海上交通低炭素化促進事業費補助金

政府は平成21(2009)年12月8日に平成21年度第2次補正予算案に盛り込む緊急経済対策(【資料8-3-3-1】)、12月15日に平成21(2009)年度第2次補正予算をそれぞれ閣議決定した。

特に内航海運においては、近時の景気の低迷等に伴い、フェリー等の海上輸送量が急激に低下、投資余力が急速に減退している一方で、船舶による輸送は他の輸送モードに比べ環境対応が遅れている。こうしたことから国土交通省関係では、船舶の省エネ化対策として、フェリー・海上交通の低炭素化に対する支援が盛り込まれることとなった。

国土交通省では、平成22(2010)年2月23日に「海上輸送低炭素化促進事業費補助金交付要綱」を施行した。同交付要綱では、内航の旅客船及び貨物船等に低炭素化に寄与する補助対象設備等の取り付け等を行った場合に、その費用の1/2を補助する「低炭素化改造等事業」と既存船舶を低炭素型中古船舶に買換えた時に発生する費用負担分の1/2を補助する「低炭素型中古船舶代替事業」の2つの事業が定められた(【資料8-3-3-2】)。