

### 8・3 内航海運暫定措置事業

内航海運暫定措置事業は、運輸大臣(現国土交通大臣)が平成10(1998)年5月15日に認可した内航海運暫定措置事業規程に基づき、日本内航海運組合総連合会により、内航海運組合法上の調整事業として同日より実施されている。

この暫定措置事業は、批判が強かった船腹調整事業の解消により、実態上の経済価値を有していた引当資格が無価値化する経済的な影響を考慮した施策であるとともに、内航海運業の構造改革推進の観点から、船腹需給の適正化と競争的市場環境の整備を図るための事業であり、事業概要は資料(【資料8-3-1】)の通りである。

内航海運暫定措置事業の実施状況は、資料(【資料8-3-2】)の通りで、解撤等交付金制度については、平成27(2015)年度をもって終了し、約1,309億円が交付された。また、これに対して、当該事業にかかる所用資金の返済原資となる建造等納付金は、これまでに約1,144億円が納付された。なお、ピーク時には855億円に達した本事業の借入金も平成27(2015)年度末時点では、330億円にまで減少してきている(出典:「内航海運の活動 平成28年度版」)。

内航海運暫定措置事業については、平成27(2015)年度をもって事業の柱である解撤交付金制度、建造等納付金免除制度が終了し、平成28(2016)年度以降は、同事業の残債務返済のための建造等納付金制度が、代替建造制度という新たな仕組みを加えた形で発足する。代替建造制度には、高齢化が指摘されている内航船腹の代替建造を促進させることにより、内航船舶の環境性能の向上や近代化を図るというコンセプトの下、そのインセンティブを与える仕組みが講じられており、特に環境対策・物流効率化といった政府の政策目的に資する船舶の建造を企図する資金力に乏しい内航海運事業者については、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の船舶共有制度により低利・長期の資金供給が行われることとなっている(【資料8-3-3】)。なお、平成28(2016)年度以降の暫定措置事業具体的運用細目の決定により、平成36(2024)年度を目途とする暫定措置事業の終結に向けた環境が整備された。