

規制改革・民間開放推進会議 官業民間開放WG ヒアリング調査票

(所管省庁名: 国土交通省)

【事務・事業名】	船舶共有建造等業務、高度船舶技術開発等業務
1. 根拠法令	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法（平成14年法律第180号）
2. 実施主体	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構
3. 従事者数	役員数 15名(平成18年4月1日現在) 職員数 1,799名(平成18年4月1日現在)
4. 予算額	19,926億円(平成18年度)
5. 事務・事業の内容	船舶共有建造等業務 ・船舶の海上運送事業者との共同建造・保有等（海上運送事業者から船舶使用料を徴収） 高度船舶技術開発等業務 ・民間で行われる高度船舶技術の試験研究等に対する助成、利子補給、債務保証等
6. 民間開放の状況	船舶共有建造等業務 ・船舶共有建造業務は、特段法令等で規制されておらず、機構以外の法人が同様の事業を行うことは可能である。しかしながら、資金力、担保力に乏しい中小事業者に対して、技術的支援を行いつつ、建造される船舶の7割～9割を持分とし長期・低利で多額の建造資金を提供する機構の業務と同等の仕組みは、他の民間金融機関等では行われていない。 高度船舶技術開発等業務 ・高度船舶技術開発等業務は、民間で行われる高度船舶技術開発等を支援する業務であり、機構以外の法人が同様の事業を行うことが法令等で規制されているわけではない。しかしながら、助成金や利子補給金の交付、債務保証、情報収集・提供、調査等という種々の支援ツールを適時適切に使って民間で行われる技術開発やその実用化を支援する業務は、他の機関では行われていない。 ・債務保証のための信用基金は、その半分以上(約6割)が民間資金で構成されている。また、利子補給や債務保証は、民間金融機関の行う融資を促進するものでもありと考えている。
7. 当該事務事業を廃止した場合の影響	船舶共有建造等業務 ・内航海運事業者は、そのほとんどが資金力、担保力に乏しい中小企業(資本金3億円以下又は従業員300人以下の企業)であり、トン数ベースで約半分の内航船舶が当該業務を利用して建造されている。技術的支援を行いつつ、建造される船舶の7割～9割を持分とし長期・低利で多額の建造資金を提供する機構の業務と同等の仕組みは、他の民間金融機関等では行っておらず、仮に機構が廃止になった場合には、船舶を建造しようとする中小事業者の資金調達が困難になり、円滑な船舶の建造・代替が進まず、その結果、船舶の老朽化が進み、海上輸送における安全性の確保の観点から支障を来すことが予想される。また、モーダルシフトの促進やタンカーの二重船殻(ダブルハル)化による環境負荷軽減、物流効率化の促進、離島航路の維持・確保等といった重要な政策課題の実現が困難になる。 高度船舶技術開発等業務 ・我が国船舶業が世界で勝ち残る国際競争力をこれからも確保するためには、不断の研究開発が必要であり、国の政策としてこれを支援する必要がある。本事業を廃止した場合には、半世紀近くわたって世界の建造量トップシェアを維持し、日本経済に貢献し続けてきた我が国造船業の国際競争力低下につながる恐れがある。

規制改革・民間開放推進会議 官業民間開放WG ヒアリング調査票

(所管省庁名: 国土交通省)

【事務・事業名】	船舶共有建造等業務、高度船舶技術開発等業務
8. 更なる民間開放についての見解	<p>船舶共有建造等業務 ・船舶共有建造業務そのものは、特段法令等で規制されておらず、機構以外の法人が同様の事業を行うことは可能である。</p> <p>高度船舶技術開発等業務 ・高度船舶技術開発等業務そのものは、特段法令等で規制されておらず、機構以外の法人が同様の事業を行うことは可能である。</p>
9. 個別の質問項目	<p>船舶共有建造等業務 平成17年度からスタートした重点集中改革における業務見直し及び財務状況改善の内容について、改めて教示願いたい。また、それら取組みがどの程度進んでいるかについても併せて教示願いたい。</p> <p>・旧船舶勘定(平成18年5月に旧造船勘定と統合し海事勘定となったところ。)においては、平成16年度決算における債務超過458億円という厳しい財務状況の中、「内航海運効率化のための独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備機構船舶勘定見直し方針」(以下、「見直し方針」という。)に盛り込まれた施策を着実に実施し、業務改善及び財務基盤強化を進めているところである。具体的には、共有建造対象や金利の見直し等共有建造制度の抜本的見直し、不良債権の回収強化や発生防止のための新たな措置、組織改革及び一般管理費の削減等、スーパーエコシップ普及支援のための一般会計出資金要求等財政・金融上の措置等に取組んでいるところ、平成17年度決算における債務超過額は約378億円にまで改善しており、国土交通省及び鉄道・運輸機構としては、今後4年間に債務超過の大半を解消し、その後、速やかに債務超過を脱却するという方針の下、引き続き改善の取組みを実施していくこととしている。</p> <p>信用リスクの外部審査委託など、民間ノウハウを活用した債権管理・回収の強化への取組み状況およびその成果について、教示願いたい。</p> <p>・鉄道・運輸機構では、平成11年度以降に新規建造契約を締結した内航貨物船については、審査の厳格化を図るとともに債権保全策の強化を図っており、債権を回収できずに事業者が破産するような事例は発生していない。さらに、平成16年12月策定の「船舶勘定見直し方針」に基づき、更なる未収金発生防止、債権管理強化及び回収強化策を講じており、信用リスクの外部審査委託、事業者経営状態のモニタリング委託等、民間金融機関等のノウハウの活用等を図っているところである。</p> <p>高度船舶技術開発等業務 国際競争力の確保・強化策について、明確な目標数値、具体的な強化計画を教示願いたい。また、検証はどのように行われているのかについても併せて教示願いたい。</p> <p>・海事局長の懇談会である「造船産業競争戦略会議」(大学、造船・船用・海運業界、研究機関、銀行等の有識者で構成)が、平成15年6月に造船産業の競争戦略をまとめている。この中で、2010年において、「世界シェア1/3(1,000万総トン)規模の生産体制の国内維持」、「世界の海運造船をリードできる技術力の確立」を目標とし、「競争環境の整備」、「規模の経済の追求、生産・工期短縮技術の高度化、人材育成・技能伝承等による市場競争力の強化」、「世界有数の我が国海運業・船用工業、大学・研究機関、船級協会等の海事クラスターを主体とした、新たな研究開発アプローチの推進」を基本戦略としている。特に、技術開発に関する個別戦略としては、「技能IT化による生産技術の高度化」、「技術開発スキーム等の再構築」、「規制・規格等国際的な枠組み作りと研究開発を連動させる体制の整備」、「新技術実用化・普及支援スキームの創設」、「産官学の研究交流」が謳われている。</p> <p>・以後、官民それぞれがこうした取組みを行い、これまでに、技術開発の実施主体である(財)日本船舶技術研究協会の創設、研究開発段階からの基準・規格の検討、法律改正により鉄道・運輸機構に実用化助成制度を創設等を行ってきたところである。</p> <p>・2010年までの中間期にさしかかっていることから、現在検証のための準備を進めているところである。</p>

別紙においてご説明される場合は「別紙参照」とご記入ください。