

第2回会議における質問事項について

目次

基地の設置について	1
基地の運営形態について	3
基地の運営受託者等の概要	4
基地の撤退に向けた議論	6
審議会における議論	7
厚生労働省共済組合における住宅貸付について	10
大型豪華客船の採算性等に関する調査研究報告書(要約).....	11

基地の設置について

- 昭和48年9月現在、37道府県より候補地としての申し出があり、これらについて、
 - ・ 自然条件、環境条件、立地条件等保養基地としての適性があること
 - ・ 候補の土地について取得の可能性があること
 - ・ その土地が公有地であり、近隣地帯について乱開発等がなされていないこと
 - ・ 基地周辺の整備について、地元の地方公共団体の協力を得られることといった条件に、全国的な配置を考慮して特定の地域に偏らないことも加味して総合的に判断した結果、旧厚生省が13ヶ所を選定した。

- その他の候補地については、地元の地方公共団体において候補の土地を公有地として取得できなかったことや、全国的な配置の問題等を理由として選定されなかったものと考えられる。

(参考)設置箇所及び選定基準に関する主な経緯

(昭和47年10月 大規模年金保養基地の整備に関する構想)

- ・ 全国ブロック別に10ヶ所程度を予定。

(昭和48年9月 厚生省発表)

- ・ 37道府県より候補地としての申し出を受けているが、これらの候補地については、自然条件、環境条件、立地条件等保養基地としての適性及び土地取得の可能性を調査検討するとともに、特に取得すべき用地については、公有地であること、近接地帯について乱開発等がなされていないことを条件とする。

また、候補地の選定は、条件に適合するものの中から、地元地方公共団体において、道路、用水その他の問題につき相応の協力を得るための必要な措置を講じ得るものについて行うこととしている。

- ・ 当面、基準に適合するものとして、岩手県、新潟県、兵庫県、北海道のうち3ヶ所について、昭和48年度中に土地の取得に着手する。残余の箇所については、所要の予算措置を講じた上、和歌山県、高知県、福岡県、広島県、鹿児島県、岐阜県、福島県、宮城県を中心として昭和50年度までを目途として選定する方針である。

(厚生大臣による指定)

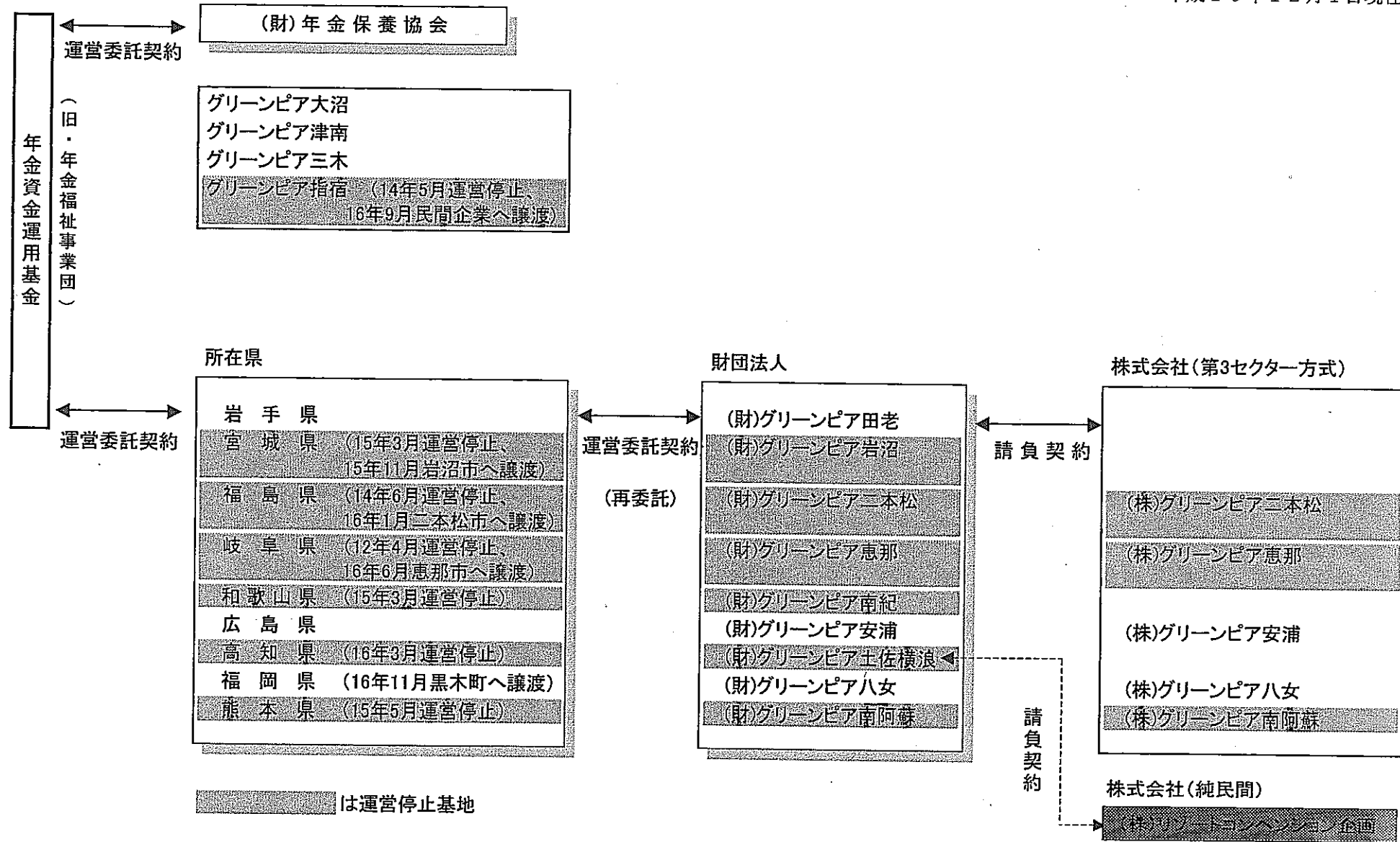
- ・ 基地については、厚生大臣が立地条件、規模等を考慮して指定することとされ(年金福祉事業団法施行令(昭和36年政令第414号)第1条)、公有地であること等の条件を満たしたものについて、昭和49年2月の三木基地((兵庫県)以降、厚生大臣による指定が順次行われた。

(昭和50年7月 大規模年金保養基地の設置及び運営に関する全体基本計画)

- ・ 基地は全国に11か所設置する。
- ・ 設置箇所の選定に当たっては、基地の効率的な運営、利用者の機会均等々の見地から、地域的に適正に配置するよう配意しつつ、具体的な候補地において、自然条件、環境条件、立地条件等基地として適正であると判断されるものの中から土地取得の可能性を調査検討し選定する。特に取得すべき土地については、公有地であることを条件とする。
- ・ 基地の設置に当たっては、国又は地方公共団体が定める国土の利用地域の整備等に関する計画との整合性及び環境保全等自然的条件に配意するものとする。
- ・ 基地は原則として地続きの一体的にまとまった用地に設置するものとし、特にやむを得ない事情があつて、かつ、地理的、社会的諸条件を勘案し、基地の機能を適正に確保することができる場合には、二地区にまたがって基地(複合型基地)を設置することができる。
- ・ 具体的な基地の設置箇所は、次の11ヶ所に設置するものとする。なお、このうち南東北基地及び北九州基地は複合型基地とする。
 - 大沼基地(北海道)
 - 田老基地(岩手県)
 - 津南基地(新潟県)
 - 三木基地(兵庫県)
 - 紀南基地(和歌山県)
 - 横浪基地(高知県)
 - 南東北基地(岩沼地区(宮城県)・二本松地区(福島県))
 - 中央高原基地(岐阜県)
 - 安浦基地(広島県)
 - 北九州基地(八女地区(福岡県)・久木野地区(熊本県))
 - 指宿基地(鹿児島県)

基地の運営形態について

平成16年12月1日現在



基地の運営受託者等の概要

名 称	(財)年金保養協会	(財)グリーンピア田老	(財)グリーンピア岩沼
設立年月日	昭和48年12月5日	昭和59年4月1日	昭和62年4月20日
解散年月日 (基地運営停止年月日)	— —	— —	平成15年3月31日 (平成15年3月31日)
基本財産	51,550万円	1,000万円	3,000万円
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> ・保養基地の設置及び運営のための調査研究及び基本構想の策定 ・保養基地の経営の受託並びに保養施設に関連する施設の設置及び運営 	<ul style="list-style-type: none"> ・年金生活者の生きがい対策及び勤労者の余暇活動に関する調査研究 ・田老大規模年金保養基地の受託経営 	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者及び勤労者等県民の余暇活動の推進に関する事業 ・南東北大規模年金保養基地(岩沼地区)の管理及び運営の受託並びに関連施設の設置運営

名 称	(財)グリーンピア二本松	(財)グリーンピア恵那	(財)グリーンピア南紀
設立年月日	昭和62年6月9日	昭和61年5月10日	諸和60年4月16日
解散年月日 (基地運営停止年月日)	平成14年12月26日 (平成14年6月30日)	平成12年8月31日 (平成12年4月30日)	平成15年7月30日 (平成15年3月31日)
基本財産	3,000万円	1,000万円	1,000万円
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> ・年金生活者及び勤労者とその家族等の余暇活動及び健康増進活動の推進に関する調査研究及び啓発普及事業 ・南東北大規模年金保養基地(二本松地区)の管理運営の受託及び関連施設の設置運営 	<ul style="list-style-type: none"> ・勤労者及び年金生活者の余暇活動の推進及び健康の増進に関する事業 ・中央高原大規模年金保養基地の管理及び運営の受託 	<ul style="list-style-type: none"> ・年金生活者の生きがい対策及び勤労者の余暇活動推進に関する事業 ・紀南大規模年金保養基地の管理及び運営の受託事業

名 称	(財)グリーンピア安浦	(財)グリーンピア土佐横浪	(財)グリーンピア八女
設立年月日	昭和59年5月1日	昭和61年11月10日	昭和60年8月10日
解散年月日 (基地運営停止年月日)	— —	— (平成16年3月31日)	— —
基本財産	2,000万円	2,000万円	2,500万円
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> ・勤労者及び年金生活者の余暇活動の推進並びに児童の健全育成に関する事業 ・安浦大規模年金保養基地の管理及び運営の受託並びに関連施設の設置運営 	<ul style="list-style-type: none"> ・老人福祉施設、レクリエーション施設等の関連施設及び老人クラブ等関係諸団体との連携協力 ・大規模年金保養基地グリーンピア土佐横浪の管理及び運営の受託並びに関連する施設の設置及び経営 	<ul style="list-style-type: none"> ・年金保養基地の経営の受託 ・老人クラブ、スポーツ団体、学校等の交流促進対策 ・公共団体及び民間団体等の保養関連施設と連携する共同事業の開発

名 称	(財)グリーンピア南阿蘇
設立年月日	昭和60年9月11日
解散年月日 (基地運営停止年月日)	平成16年1月28日 (平成15年5月31日)
基本財産	2,000万円
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> ・勤労者及び年金生活者の余暇活動の増進に関する事業 ・北九州大規模年金保養基地(久木野地区)の管理及び運営の受託並びに関連施設の設置運営

(注) 上記は16年10月現在の状況(基地が運営停止している場合は運営停止直前の状況)である。

(注) は、基地が運営停止しているもの。(財)年金保養協会が受託していた指宿基地は、平成14年5月に運営停止。)

基地の撤退に向けた議論

平成7年閣議決定に向けた議論

(外部からの意見)

- ・ 今の時代でも年金福祉事業団の必要性はあるのか。年金が定着した今は、むしろ有利運用に徹すべき。将来の安定した運用、掛け金の引下げのためにも、年金本来の目的に回すべき。
- ・ 施設事業をこれだけこんなにやっているのは、民間を圧迫することになる。整備の必要はあるのか。
- ・ 年金福祉事業団の施設は、県に譲渡するとかもつと抜本的なことを考えるべき。

(厚生省の意見)

- ・ 条件が整えば移譲もあり得ると考えており検討中。



「特殊法人の整理合理化について」抄
(閣議決定 平成7年2月24日)

大規模年金保養基地については、地元の意向を踏まえつつ、県に運営委託している施設の県への譲渡等地域利用を図る。

平成9年閣議決定に向けた議論

(外部からの意見)

- ・ 民間に委譲すべき。地方移管が進んでいないのは怠慢。

(厚生省の意見)

- ・ 平成7年の閣議決定に基づき、年金福祉事業団が関係県に対して譲渡等を打診しているが、実現に至っていない。今後、グリーンピアの経営改善を強力に図るとともに、民間への委譲も含めて、対策を検討したい。
- ・ グリーンピアについては、一定の準備期間の後、年金福祉事業団の事業としては廃止する方向で検討する。



「特殊法人等の整理合理化について」抄
(閣議決定 平成9年6月6日)

大規模年金保養基地からは撤退し、また、被保険者向け融資業務については、適切な経過措置を講じた上、撤退する。

平成13年閣議決定に向けた議論

(外部からの意見)

- ・ 資産譲渡の前倒し及び期限の一層の明確化(遅くとも改革期間内)を行うべき。

(厚生労働省の意見)

- ・ 法令上、譲渡期限を政令で定める日(次々回の財政再計算までに公布する政令において、2年を越え3年を超えない範囲内の日)としたのは、グリーンピアが地元の経済、雇用等に果たしている役割は個々の施設に応じて異なり、また、譲渡の相手方となるべき地元自治体等の事情等も十分踏まえる必要があるからである。
- ・ 現在、地方公共団体等への譲渡を鋭意進めているが、その財政状況が厳しく、譲渡は困難な状況にある。今後、雇用や地域経済等への配慮の必要性を十分勘案した上で、事業廃止時期を早めることを検討する。



「特殊法人等整理合理化計画」抄
(閣議決定 平成13年12月19日)

平成17年度までに廃止し、特に自己収入で運営費さえも賄えない施設については、できるだけ早期に廃止する。

平成12年年金制度改正に向けた年金審議会における議論

(主な意見)

- 住宅融資等の被保険者の福祉向上に直接寄与する分野に年金積立金を活用することについては、
 - ・ 年金制度は、強制的な保険料拠出の一方で、受給まで長期間を要することから、現役の被保険者の理解が不可欠。こうした観点からは、現役被保険者の福祉向上、生活支援に直接寄与するような積立金運用という視点が必要。
 - ・ 住宅融資等は現実に被保険者のニーズが存在する。
 - ・ 廃止した場合、共済各制度との間に官民格差が生じる。
 - ・ 政策的に金利設定がなされたり、景気対策のために事業が肥大化する可能性などがあり、積立金の効率的な運用に反する。
 - ・ 低金利による融資事業は、融資を受ける一部の被保険者のみを利する。
 - ・ 民業圧迫のおそれがある。
 - ・ 共済各制度においても見直しを図るべき。
 - ・ 融資業務については、平成9年の閣議決定の趣旨を踏まえた方向で対処すべき。
 - ・ 積立金は年金に使い、民業と競合する部分は止めるべき。民間の活力に任せる観点から、融資事業の廃止、施設からの撤退には賛成。雇用の面からは時間をかけて廃止していくことを考えればよい。
- 少子・高齢社会に対応した社会保障基盤整備に年金積立金を運用することについては、
 - ・ 介護支援・子育て支援等の社会保障基盤の整備・充実は、高齢期の介護費用や社会的入院等に伴う支出を減らすことにつながり年金の実質価値を高めること等から、積立金の運用にふさわしい。
 - ・ 積立金を社会政策として将来世代のために活用することは、公的年金の意義について世代間の合意形成を図る上で有効。
 - ・ 政策的に金利設定がなされたり、景気対策のために事業が肥大化する可能性などがあり、積立金の効率的な運用に反する。
 - ・ 「郵便貯金等の公的資金が自主運用される場合に、仮に特殊法人等へ市場を通さない形での資金供給を行うこととなれば、それは第二、第三の財政投融資を新たに作り出すことにほかならないものであり、財政投融資改革の趣旨に反することから、そういったことが行われることがあってはならない。」(資金運用審議会懇談会とりまとめ 平成9年11月27日) という指摘もある。
 - ・ 年金制度は金銭給付制度に純化すべきであり、社会資本整備等の社会政策は税で実行すべき。

年金審議会「国民年金・厚生年金保険制度改正に関する意見」抄(平成10年10月9日)

Ⅲ 次期制度改正の個別検討項目についての考え方
(3)年金積立金の運用について

<還元融資事業>

- 年金積立金は、これまで財政投融資の原資となり、社会資本整備、政策金融等に活用され、その一部は還元融資として住宅融資、社会福祉施設等の整備等に活用されてきた。特に、昭和36年に設立された年金福祉事業団は、年金積立金の還元融資機関として被保険者や事業主に対する貸付け事業、あるいは大規模年金保養基地の設置運営事業を通じ、多くの被保険者の福祉向上に貢献してきたところである。

今般、行財政改革の流れの中で、これら事業からの撤退と同事業団の廃止が決定されたが、その実施に当たっては被保険者、年金受給者に悪影響が出ないよう、また事業に従事している者の雇用や地域に配慮しながら、進める必要がある。

今後は、効率的な運用を図るべく市場を通じた運用が原則となるが、積立金を活用する事業については様々な意見があった。年金制度に対する保険料拠出者の理解を深める等の意義から、住宅融資等の融資事業は引き続き実施すべきである、少子・高齢化が進む中、子育て、介護、教育支援等若年世代にも将来に対する安心感を与える社会保障基盤整備のために年金積立金を活用すべきである、という意見がある一方で、政策的な融資事業は積立金の効率的な運用に反する、民間でできることはできるだけ民間にゆだねるべきである、積立金の運用については、行政改革や財政投融資制度の抜本的な改革の趣旨に沿った対応が必要であるという意見があった。

諮問書 抄 (平成11年3月12日)

年金制度改正案要綱

第3 年金積立金の自主運用

3. 年金福祉事業団の解散及び業務の承継(年金資金運用基金設立の日に合わせ実施)

(1) 年金福祉事業団の解散

年金福祉事業団(以下「事業団」という。)は、基金の成立の時に解散する。

(2) 基金及び社会福祉・医療事業団への業務の承継等

① 融資事業

基金は、事業団解散後、事業団の既往債権の管理及び回収を行うほか、別途定めるまでの間、次の業務を実施する。

- ・住宅融資事業
- ・教育資金貸付あっせん事業

次々回以降の財政再計算において、各事業の実施状況等を踏まえ引き続き実施期間を検討し、別に法律で定めるものとする。

社会福祉・医療事業団は、事業団解散後、次の業務を実施する。

- ・年金担保融資事業
- ・病院、老人ホーム等の整備に対する融資

② 大規模年金保養基地(グリーンピア)

ア 円滑な撤退を図ることとし、そのため、減額措置等を講じて地元自治体等への譲渡を促進する。

イ 基金は、事業団解散後、グリーンピアを承継し、最長10年間程度、上記アの目的のために管理運営を行うものとする。

国民年金制度及び厚生年金保険制度並びに年金積立金の運用の改正について(答申) 抄
(平成11年3月15日)

今回の改正案は、少子高齢化が進行する中、将来世代の負担を過重なものとしないうる考え方に立ち、年金制度の各般にわたり見直しを行い、長期的な安定を図ろうとするものであって、保険料凍結は現下の経済状況に鑑み緊急避難的な措置としてやむを得ないものと考ええるが、基礎年金の国庫負担割合の引き上げを明示したことは評価でき、これを了承する。

(中略)

なお、次のような意見があった。

- 被保険者向け融資事業については、一定期間を定めて撤退すべきであるという意見と、被保険者の福祉の向上を図り、新たな官民格差を生じさせない観点から、引き続き実施すべきであるという意見があった。

平成16年年金制度改正に向けた社会保障審議会年金部会における議論

(主な意見)

- 総合的な次世代育成支援策の一環として、若い世代が年金制度のメリットを受けられるよう、若者に対する貸付制度を創設すべき。
- 少子化の要因となっている教育費負担を軽減する等の観点から、貸付制度の意義はあるのではないか。
- すでに他の制度により貸付制度が存在しており、年金資金を本来の目的である年金給付以外の目的に流用すべきでない。
- 年金資金の損失リスクを招きかねないことや、特殊法人整理合理化の方向に逆行すること等から、新たな貸付制度を創設すべきでない。

(主な意見)

- 年金の福祉施設については、これまでも必要な見直しを行ってきたところであるが、厚生年金及び国民年金の厳しい財政状況並びに福祉施設を取り巻く社会環境や国民ニーズの変化等を踏まえ、その見直しを行うべき。
- 現行の年金住宅融資や大規模年金保養基地については、「特殊法人等整理合理化計画」(平成13年12月19日閣議決定)のとおり早期に廃止すべき。
- 被保険者還元の新たな施策については、特殊法人改革との関係で慎重であるべき。
- 長期保険の年金制度は、40～45年間保険料を納めるのみで、短期保険と違ってメリットが少ないことが特に若い世代の年金制度への無関心や未加入・未納問題を生んでいるとすると、年金制度のメリットを示し、年金制度の理解を深めるための施策はあってもよいのではないか。

社会保障審議会年金部会「年金制度改正に関する意見」抄
(平成15年9月12日)

Ⅲ 次期制度改正における個別論点についての考え方

4 多様な働き方への対応・次世代育成支援

(4)次世代育成支援

- 次世代育成支援施策の一環として、年金資金を活用した教育資金貸付制度を創設するという提案については、様々な意見があった。若い世代が年金制度のメリットを受けられるよう貸付制度を創設すべきである、少子化の一因となっている教育費負担を軽減する等の観点から貸付制度の意義がある、という意見がある一方で、既に他の貸付制度が存在しており年金資金を本来の目的である年金給付以外の目的に流用する必要はない、年金資金の損失リスクを招きかねないことや特殊法人の整理合理化の方向性に逆行すること等から新たな貸付制度を創設すべきでない、という意見があった。

Ⅳ 公的年金制度の運営

(3)福祉施設等

- 厚生年金保険及び国民年金の被保険者等の福祉を増進する観点から行ってきた年金の福祉施設事業については、被保険者等の公的年金制度に対する理解を深めること等に一定の役割を果たしてきたところであるが、厚生年金保険及び国民年金の厳しい財政状況、福祉施設を取り巻く社会環境や国民ニーズの変化等を踏まえ、その見直しを行う必要がある。
- 年金資金運用基金(旧・年金福祉事業団)が行ってきた大規模年金保養基地(グリーンピア)事業及び年金加入者住宅等融資事業については、「特殊法人等整理合理化計画」(平成13年12月閣議決定)のとおり、早期に廃止すべきであり、また、年金政策上の被保険者還元融資の在り方については、さらに検討すべきである。これに対しては、特殊法人改革の趣旨から慎重を期すべきとの意見があった。

厚生労働省共済組合における住宅貸付について

(平成16年11月29日現在)

	貸付事由	貸付資格	貸付金の限度額	貸付利率	返済方法																																		
住宅貸付	組合員及びその被保険者の居住する住宅の新築、購入又は住宅の用に供する土地の購入等に必要な資金	<p>貸付限度額は、組合員期間により次のとおり。</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="2">組合員期間</th> <th colspan="3">貸付金額</th> </tr> <tr> <th>①貸付限度額</th> <th>②最低保証額</th> <th>③最高限度額</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>3年以上 5年未満</td> <td>退職手当相当額</td> <td>300万円</td> <td rowspan="2">1,200万円</td> </tr> <tr> <td>5年以上 10年未満</td> <td>5年後の退職手当 算定額にその期 間において返済 すべき元金の額 に相当する額を 加えた額</td> <td>400万円</td> </tr> <tr> <td>10年以上 15年未満</td> <td></td> <td>700万円</td> <td rowspan="3">2,000万円</td> </tr> <tr> <td>15年以上 20年未満</td> <td></td> <td>1,200万円</td> </tr> <tr> <td>20年以上</td> <td></td> <td>1,400万円</td> </tr> </tbody> </table> <p>(注1) 貸付金の限度額は、組合員期間に応じ、「①貸付限度額」欄の額と「③最高限度額」欄の額を比較して、いずれか少ない額となる。 また、「①貸付限度額」欄の額が「②最低保障額」欄の額に満たないときは、「②最低保障額」欄の額が貸付金の限度額となる。 (注2) 「③最高限度額」欄については、公務員宿舎の廃止に伴う明け渡しの場合、それぞれ200万円の加算措置がある。</p>		組合員期間	貸付金額			①貸付限度額	②最低保証額	③最高限度額	3年以上 5年未満	退職手当相当額	300万円	1,200万円	5年以上 10年未満	5年後の退職手当 算定額にその期 間において返済 すべき元金の額 に相当する額を 加えた額	400万円	10年以上 15年未満		700万円	2,000万円	15年以上 20年未満		1,200万円	20年以上		1,400万円	年2.96%	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>貸付金額</th> <th>返済期間</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>50万円以下</td> <td>100月以内</td> </tr> <tr> <td>50万円を超え100万円以下</td> <td>150月以内</td> </tr> <tr> <td>100万円を超え200万円以下</td> <td>250月以内</td> </tr> <tr> <td>200万円を超えるもの</td> <td>360月以内</td> </tr> </tbody> </table>	貸付金額	返済期間	50万円以下	100月以内	50万円を超え100万円以下	150月以内	100万円を超え200万円以下	250月以内	200万円を超えるもの	360月以内
組合員期間	貸付金額																																						
	①貸付限度額	②最低保証額	③最高限度額																																				
3年以上 5年未満	退職手当相当額	300万円	1,200万円																																				
5年以上 10年未満	5年後の退職手当 算定額にその期 間において返済 すべき元金の額 に相当する額を 加えた額	400万円																																					
10年以上 15年未満		700万円	2,000万円																																				
15年以上 20年未満		1,200万円																																					
20年以上		1,400万円																																					
貸付金額	返済期間																																						
50万円以下	100月以内																																						
50万円を超え100万円以下	150月以内																																						
100万円を超え200万円以下	250月以内																																						
200万円を超えるもの	360月以内																																						
特別住宅貸付	組合員及びその被扶養者の居住する住宅の購入及び新築（当該住宅の購入又は新築と同時に取得する土地の費用も含む。）に必要な資金	<ul style="list-style-type: none"> ・ 組合員期間が20年以上でかつ貸付申込時以後原則として ・ 2年以内に自己都合退職又は ・ 5年以内に定年退職を予定する組合員 	<p>退職手当相当額（2,000万円限度）</p> <p>(注) 公務員宿舎の廃止に伴う明け渡しの場合、200万円の加算措置がある。</p>	年3.26%	<p>原則として</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 2年以内に自己の都合により退職を予定する者については24月以内、 ・ 5年以内に定年退職を予定する者については60月以内とし、 <p>利息のみ返済。 (元金については、退職時一括返済。)</p>																																		

大型豪華客船の採算性等に関する

調査研究報告書

一 要約 一

1. 海外におけるクルーズの実態

(1) クルーズ発展の経緯

○20世紀前半は、貨客船主体の定期客船がシーズンオフ対策としてクルージングを行っていた。

○1950年代になると、世界の主なクルーズ市場は、ヨーロッパからニューヨークへと移り、クルーズの中心は、欧米航路、カリブ海、メキシコ湾地域であった。

○1960年代に入り、船はクルーズ用へと大きく転換した（「第1世代」とよばれる1万5千トン～2万5千トンクラスが主流）。

○1980年代前半は、「第2世代」の船として3万5千トン～4万5千トンクラス、80年代後半になると、「第3世代」の7万トンクラスの大型豪華クルーズ船も登場してきた。

○現在は、1週間のクルーズが主流を占めているが、短い3～4日のクルーズ、1日クルーズも登場し、大衆化の様相を強めている。

(2) クルーズ需要の動向

○CLIA（国際クルーズ協会）加盟の船会社の1987年度（1986年10月～1987年9月）の利用人員は240万人にのぼり、うち3分の2がアメリカ人で、他に西ドイツが10万人を越え、イギリス、イタリアが8～9万人台と推計されている。

CLIA加盟船会社利用人員（単位：千人、%）

年 度	1983	1984	1985	1986	1987	
人 員	1491	1639	1858	2133	2400	(注1) CLIAの資料による。
対前年 増加率	8.0	9.9	13.3	14.8	12.5	(注2) 1983～1986年度 は実績値である。

○アメリカと欧州各国とのクルーズ人口の相違は、両地域の所得差と、アメリカには近くに冬期に温暖なカリブ海を有することのためと思われる。

○クルーズ需要は1983～86年度の期間に年率平均12.7%の伸びを示した。

- 1990年には、クルーズ人口は460万人に達するだろうと言われている。
- 今後ともクルーズ人口の増加を予想する見方と、1990～91年頃に船の供給過剰が現れてくるとの見方があるが、多くの船会社は今後ともクルーズは増勢を続けていくと期待して、積極的に新船建造計画に乗り出している。

(3) 利用者の特徴

- アメリカでは、年収2万5千ドル以下の世帯を除くと、人口の12%がクルーズに参加しており、平均的密層像は、45～55歳、大学卒、年収4万ドルである。
- クルーズ参加者の半数はリピーターで、船旅を一度経験した人はその後も船旅を好む傾向にある。
- 団体旅行のウエイトが高まっているのも最近の特徴である。
- イベント船や、Q E 2とコンコルドを組み合わせた旅行など、企画内容も多彩となっている。

(4) クルーズの目的地

- 今日では世界のクルーズ船の多くはカリブ海に集中している。
- これは、①海が荒れない、②島々が点在していて周遊旅行によい、③地域特性に変化があり、免税の地域が多く買物によい、④米国からきわめて近く、冬期に暖かい、⑤多数のリゾート地域が存在する、などの理由によるものと言われている。
- カリブ海クルーズは、日程では1週間のクルーズが最も多い。
- ニューヨークからカナダ東海岸へのクルーズは近年、人気が高まっている。
- パナマ・クルーズも魅力があるが、片道、航空機を利用するのが普通である。
- アメリカ西海岸からのアラスカ・クルーズは、シーズンは限定されるが、雄大な景色が人気を呼んでいる。
- ヨーロッパのクルーズは地中海地域が中心であるが、冬期に海が荒れ、晴天日数が少なくなるため、春～秋にかけてがシーズンとなる。
- その他、ヨーロッパでは、フイヨルド・クルーズの人気が高い。

(5) 今後の船舶・設備の動向

○1987年から91年にかけて20隻弱のクルーズ船新造が予定されている（発注済のもの）。

○今後の船は1万トン未満で高級志向へ、あるいは3万トン以上で大衆志向へと目ざす方向が分かれていくとも言われている。

○客室は、モノクラスで利用するのがクルーズ船の傾向である。

○そのほか、会議室を設置する、カジノ室をふやす、食堂にカジノと売店を接近させる、などの動きがみられる。

(6) 経営の状況

○建造費はアメリカよりヨーロッパが安く、内装のノウハウについても、ヨーロッパが圧倒的に優れている。

○最近の船は、燃費のウエイトが低下し、クルーの数もコンピュータ化により以前に比べて少なくて済む。

○最近は、1人当り人件費、保険料、船の使用期間の減少に伴い減価償却費が上昇している。

○採算性向上のために、船を季節に応じて利用の多い地域へ運航したり、リゾート地域の開発、旅行会社の経営など多面的な経営展開を行なっている。

2. 国内におけるクルーズの実態

(1) 船会社の取組み

① クルーズ船の現況と稼働状況

- 我が国では現在、4社で6隻の外航客船を保有・運航している(表2-1)。
- 4社・6船の昭和62年度の乗客数は合計約3万人、年間の稼働日数は概ね250～300日、消席率は、航海によって差があるが、平均70～80%程度とみられる。
- ある船会社における昭和60年度のクルーズの目的は、①研修75%、②イベント16%、③レジャー10%であった(稼働日数ベース)。
- 3泊4日以下で日本近海を航行するケースが多く、外国へ行く場合は韓国、中国などが中心である。
- 最近、中国への客が増加する傾向にある。

② 今後の計画

- 現在、商船三井グループ(大阪商船三井船舶と商船三井客船の共有)、昭和海运、日本郵船の3社が客船の新造計画を持っている(表2-2)。
- 商船三井は従来の研修船の延長上にある船、昭和海运は一部会員制による小型でも豪華な船、日本郵船は海外市場をマーケットとした大型船と、それぞれ現在の我が国のクルーズ市場を念頭に置いて、特徴のある船を計画している。

(2) 旅行業者の取組み

- 現在、わが国で本格的なクルーズ旅行をブランド商品として手がけている旅行業者は、日本交通公社とヴァーナル(西武セゾングループ)程度である。
- 今後の取組みについては、両社とも、クルーズ需要は大幅な増加は見込めないものの今後も着実に伸びるとみて、旅行企画を充実させようとしている。

表2-1 わが国のクルーズ船の概要

	にっぽん丸	新さくら丸	さんふらわあ7
運航会社	商船三井客船	商船三井客船	関西汽船
航行可能区域	遠洋区域	遠洋区域	近海区域
総トン数	9,745トン	16,431トン	8,000トン
旅客定員	530人	552人	国際 500人 国内 794人
配乗乗組員	自社船員約74人	自社船員約64人	自社船員約62人
竣工年月	昭和37年11月	昭和47年7月	昭和48年6月
現用途に改造	昭和52年4月	昭和56年12月	昭和54年6月

	ゆうとびあ	ニューゆうとびあ	サンシャインふじ
運航会社	西日本汽船	西日本汽船	大島運輸
航行可能区域	近海区域	遠洋区域	沿海区域
総トン数	9,991トン	12,028トン	7,262トン
旅客定員	国際 588人 国内 658人	606人	971人
配乗乗組員	新日本海フェリー ーグループ船員 約61人	新日本海フェリー グループ船員約75 人	自社船員約50人
竣工年月	昭和45年5月	昭和50年3月	昭和58年10月
現用途に改造	昭和55年9月	昭和57年7月	—

(注) 各社のパンフレットその他から作成した。

表2-2 日本における客船新造計画の概要
(昭和63年 3月現在)

	商船三井	昭和海运	日本郵船 (注②)	(参考) 「年金客船」
総トン数	2万トン級	5千トン	4万5千トン級 約1,000人	4万トン 1,200人
旅客定員	約600人	120人	約1,000人	
船籍と乗組員	日本籍で全員日本人	日本籍で日本人主体(注①)	外国籍で外国人主体	日本籍で全員日本人
船の特徴	現在の2船をレールアップしたもの。利用形態も現状に近いものを想定。建造資金の一部について、開銀融資が63年度予算に計上されている。	小型でも豪華なもの。企業等を対象とした会員制を一部取り入れる。	北米市場に重点を置き、欧米人の志向に合った船とする予定。	大型で豪華な船をめざす。一般国民を対象に、主に日本中心のクルーズに従事。
就航予定	昭和64年春	昭和64年春	昭和65年	

(注) ①一部接客マナー等特殊な職種は外国人(希望)。

②日本郵船については、構想段階のものである。

(3) 日本人の船旅嗜好

ここでは、全国の18歳以上の男女 2,000人を対象に実施したアンケート調査(有効回答数 1,381人)の結果の一部を紹介する。

- これまで1泊以上の船旅の経験をした人は26.6%、うち海外はわずか1.6%にすぎない。
- 行き先としては、国内では、九州への船旅が31.8%で最も多く、海外では、中国・台湾・香港と韓国が1%を越えるにすぎない。
- 1週間以上の日程で、1人30万円程度の豪華客船による船旅をイメージして参加希望を尋ねたところ、59.5%の人が時間と金は別として、参加したいとしている。
- 豪華客船(QE2)の写真を見せて、そのサービスの内容を提示して参加の意向を尋ねてみると、「ぜひ参加したい」人が8.7%、「参加したいけれども参加できない」人が44.8%だが、「参加したくない」とはっきりと拒絶反応を示している人も44.0%と多い。
- 「参加したいけれども参加できない」という人に理由を尋ねてみると、「料金が高い」が65.4%、「まともな休暇がとれない」が53.2%に達している。

。「料金が高い」と答えた人に、1泊当りどのくらいなら参加したいかを尋ねたところ、2万円以下が圧倒的に多く、75.3%と4分の3に達し、次に2万5千円程度が13.8%である。

。具体的に豪華客船のイメージを提示しても「参加したくない」という人の理由は、「船酔いする」35.5%、「時間が惜しい」20.9%、「船旅はたいくつ」が19.2%が多い。

。船旅に期待することは、「のんびりとしたくつろぎ」が67.3%で最も多く、「おいしい食事や飲物」が42.7%で次ぎ、第3位に「できるだけ多くの観光地の見物」が30.4%で入っている。

。施設の内容は、映画館が67.6%で最も多く、次いでレストラン、大浴場、プールと続く。また、年齢により違いが見られる。

。乗組員（サービス要員）構成は、「日本人が主であるが外国人もいた方がいい」人が42.4%と圧倒的に多く、「日本人だけ」が16.7%、「外国人が主で日本人も」という人は8.0%にすぎない。

。「日本発着の船旅」を希望する人は比較的少なく16.1%で、「片道飛行機」とする人が27.1%と多い。

。日程は、3～5日間程度の21.6%と1週間～10日間程度の26.6%が多い。

。クルーズの行き先は、オーストラリア・ニュージーランドが34.8%と最も多く、次いでハワイ、中国、台湾、香港が多い。

(4) 我が国におけるクルーズ需要の動向と問題点

① クルーズ需要の動向

。我が国のクルーズ人口は、年間4万人～5万人程度と言われており、しかも、その大部分は「青年の船」や社員研修などの研修旅行、企業の招待旅行、修学旅行といった団体旅行で、純然たるレジャー・クルーズは数千人のレベルにすぎないと言われている。

。最近、国民の船旅への関心が高まってきていることも事実である。

。今後の需要の見通しについては、確実に増加するものの、急激に増加することはないというのが一般的な見方である。

○今後のクルーズ需要の定量的な予測は困難だが、当面需要は少しずつ伸びるが、爆発的に伸びることは考えられない。

○アンケート調査によると、豪華客船による船旅に「ぜひ参加したい」という人は 8.7%あったが、実際にプランニングする段階になると、顕在化する需要はさらに絞られるのが一般的であろう。

② 我が国におけるクルーズの問題点等

ア. 需要自体の問題

- レジャー・クルーズの需要量は、まだ非常に小さい。
- レジャー・クルーズでは当面、高齢者や若年層が需要の中心となるが、それではあまり高料金を設定できない。

イ. 外的な阻害要因

- 長期連続休暇が取りにくい上、そのような制度自体が定着していない。また、取れたとしても、夏期など特定時期に集中する。
- 島々が点在して次々と違う国を訪れる、変化のある景色を楽しめるといふような魅力あるコースが組みにくい。
- 日本周辺の海域は海象が安定せず、春以外は荒れやすい。
- 我が国には現在、本来の“豪華客船による船旅”の雰囲気味わえる船がない。

ウ. 日本人の意識の問題

- 海外旅行の場合、短い日数で効率的に回る旅行の希望が強く、船より飛行機を使った旅行が好まれる。
- 日本人は、船を旅行の目的と考える意識が弱い。
- リゾートライフで社交を楽しむという習慣がない。

エ. 今後の若干のプラス要因

- このところ、一種の“船旅ブーム”のような現象がみられる。
- 「海外旅行倍増計画」のように、船旅を促進することを目ざした動きもある。

3. 大型豪華客船の事業採算性の検討

。ここでいう大型豪華客船とは、「年金客船」構想に沿い、①4万トン程度の規模を持ち、②外国の一流客船並みの設備とサービスが提供され、③日本人船員が乗船し、④主として日本周辺海域を航海する船——というイメージのものである（別紙参照）。

(1) 大型豪華客船構想の設定

① 建設主体と運営主体の想定

。建設主体（所有主体）と運営主体（所有主体と同じ、または所有主体とは別の主体に委託）の組み合わせと、事業化する場合の実現可能性は、下表のようになる。

運営	政	民	第三セクター等
建設	府	間	セクター等
政	府	間	府
民	間	間	間
第三セクター等	府	間	セクター等

（注）第三セクター等には公団、事業団等を含む。

。第三セクター等については、新たに設立する場合と、既存の何らかの組織を使う場合とがあり得る。

。実際には、第三セクター等が建設して運営を民間に委託すると想定するのが最も現実的であろうが、収支計算上は、建設主体＝運営主体として考える。

② コースの検討と想定される客層

。想定される大型豪華客船は、我が国で建造する日本籍の船であるので、主たる客層は日本人、航海は日本発着を前提として考える。

。主なコースとしては、以下のようなコースが考えられる。

・香港と東南アジア、あるいはグアム・サイパン方面を回る15日間程度のコース

・日本一周または中国を主目的とした10日間程度のコース

・伊豆諸島、南西諸島などの日本近海、あるいは韓国方面を回る1週間前後のコース

③ 客船の規模・内容

。このような豪華客船には、以下のような施設が必要であろう（日本籍の船なので、カジノは設置しない）。

メイン・ダイニング、それぞれ特徴を持った数カ所のバー・スナック（ビアサーバー、デイスコ、軽食堂、カラオケ装置付きなど）、多目的ホール（ショー、ゲーム、ダンスなど、場合によっては講演等にも利用できるもの）、映画館、プール、アスレチックジム、卓球場、子供の遊び場、麻雀・碁・将棋・カードなどのプレイルーム、乗客へのインフォメーション・センター、免税売店、医務室、集客室（小規模なものを数カ所）、など

(2) 採算性の検討

① 検討のフレームと前提条件

。運航パターン、船価、融資方法、L/F（消席率）を組み合わせたフレームの中で、採算性を検討する。

ア. 運航パターン

ケース1：14泊15日×20航海（年間稼働日数 300日）

ケース2：9泊10日×30航海（同 300日）

ケース3：7泊8日×25航海+14泊15日×6航海（同 250日）

イ. 各運航パターンにおける寄港地数等

14泊15日	寄港地3カ所	海上航行日数10日
9泊10日	2カ所	7日
7泊8日	2カ所	5日

- ウ. 船価 (乗出し費用を含む) は、250億円と200億円の2通り
 - エ. 融資方法は、全額拠出 (支払利息なし)、全額無利子融資 (同)、半額拠出または無利子融資で半額低利融資 (支払利息あり)、全額低利融資 (支払利息あり) の4通り (支払利息だけみれば3通り)
 - オ. L/Fは60%から80%まで5%刻み
- そのほか、検討の基本前提として、以下の4点を設定する。
- ・船の規模は4万トン、1,200人乗り、乗組員は560人 (予備員を含む)。
 - ・主機関の出力2万5千馬力、巡航速度18ノット。
 - ・稼働日数の上限は年間300日、日本発着を中心とする。
 - ・日本で建造し、世界の一流客船並みの設備とサービスをめざす。

② 収入の想定

- 収入の構成項目は、運賃収入、船内消費 (アルコール、ショッピング等)、オプショナルツアーの3種類とする。
- ア. 運賃収入：1人1泊当たり20,000円から50,000円まで5,000円刻みで試算する。
- イ. 船内消費：1人1泊当たり1,000円、2,000円、3,000円の3ランクで試算、原価率50%。
- ウ. オプショナルツアー：一般に半日で4,000円、1日で6,000円程度なので、この2ランクで試算、乗客の60%が参加、原価率80%。

③ コストの想定

- コストの構成項目は、運航費、船費、店費、資本費、その他の5種類である。
- ア. 運航費
- | | |
|------------|----------------------|
| ・燃料油価格：A重油 | 180ドル (23,400円) / トン |
| C重油 | 100ドル (13,000円) / トン |

・燃料油使用量：	航海中	停泊中
	A重油 15トン/日	11トン/日
	C重油 44トン/日	3トン/日

・航海日数と停泊日数：

<航海日数>運航パターンで設定した海上航行日数×航海数+10日
 (回航想定日数であり、運航パターンにかかわらず一律10日とする)

<入渠日数>20日 (燃料等消費なし)

<停泊日数>365日から上記の航海日数と入渠日数を差し引いた日数

・港費：各運航パターンごとに寄港地と停泊日数をおる程度想定して算

出

14泊15日	11.5百万円/航海
9泊10日	12.0百万円/航海
7泊 8日	11.0百万円/航海

・船客費：供食材料 4,000円/人泊

消耗品 1,000円/人泊

清水 500円/人泊

エンターテインメント 1百万円/泊

・船内消費原価：船内消費額×50%

・船客賠償保険料：5.30ドル(890円)/船体1トン

・運航雑費：44百万円/年

イ. 船費

・船員費：3,411百万円/年

・船用品費：75百万円

・潤滑油価格：180円/リットル

・潤滑油使用量：航海中 520リットル/日

停泊中 40リットル/日

※航海日数と停泊日数は燃料油の場合と同じ。

・修繕費：194百万円

・船舶保険料：船価 200億円の場合 115～116百万円/年

船価 250億円の場合 138～140百万円/年

※船価の他、融資方法（支払利息の額）によって変わる。

・固定資産税：船価 $\times 1/6 \times 1.4\%$

・船費雑費：25百万円

ウ. 店費

・店費：300百万円

エ. 資本費

・減価償却費：船価 $\times 0.9 \div 15$ （15年定額）

・支払利息：全額拠出、全額無利子融資の場合 支払利息=0

半額低利融資の場合 船価 $\times 0.5 \times 0.5 \times 5.5\%$

全額低利融資の場合 船価 $\times 0.5 \times 5.5\%$

オ. その他

・オフショールツアー原価：ツアー収入 $\times 80\%$

・販売マージン：総費用（「その他」費用を含む、以下同じ）の10%

・広告宣伝費：総費用の5%

・利潤：総費用の0%と5%の2通り想定

④ 収支の試算

○ここでは、収入とコストの試算表を1例ずつ示す。

収入の試算

ケース1

(14泊15日×20航海)

(A) 運賃収入

(百万円)

L/F 円/人泊	60%	65%	70%	75%	80%	1人1航海 当たり(円)
20,000	4,032	4,368	4,704	5,040	5,376	280,000
25,000	5,040	5,460	5,880	6,300	6,720	350,000
30,000	6,048	6,552	7,056	7,560	8,064	420,000
35,000	7,056	7,644	8,232	8,820	9,408	490,000
40,000	8,064	8,736	9,408	10,080	10,752	560,000
45,000	9,072	9,828	10,584	11,340	12,096	630,000
50,000	10,080	10,920	11,760	12,600	13,440	700,000

(B) 船内消費

(百万円)

L/F 円/人泊	60%	65%	70%	75%	80%	1人1航海 当たり(円)
① 1,000	202	218	235	252	269	14,000
② 2,000	403	437	470	504	538	28,000
③ 3,000	605	655	706	756	806	42,000

(C) オアショナルツアー

(百万円)

L/F 円/人泊	60%	65%	70%	75%	80%	1人1航海 当たり(円)
① 4,000	104	112	121	130	138	12,000
② 6,000	156	168	181	194	207	18,000

(D) 収入合計 (A+B②+C②)

(百万円)

(A) L/F 円/人泊	60%	65%	70%	75%	80%	1人1航海 当たり(円)
20,000	4,591	4,973	5,355	5,738	6,121	326,000
25,000	5,599	6,065	6,531	6,998	7,465	396,000
30,000	6,607	7,157	7,707	8,258	8,809	466,000
35,000	7,615	8,249	8,888	9,518	10,153	536,000
40,000	8,623	9,341	10,059	10,778	11,497	606,000
45,000	9,631	10,433	11,235	12,038	12,841	676,000
50,000	10,639	11,525	12,411	13,298	14,185	746,000

コストの試算

運航パターン：ケース1 (14泊15日×20航海)

コスト条件：船価 = 250億円

融資方法 = 全額拠出 or 全額無利子融資

(百万円/年)

費目	L/F	60%	65%	70%	75%	80%
運航費		2,126	2,235	2,345	2,454	2,563
燃料費		234	234	234	234	234
港費		230	230	230	230	230
船客費		1,389	1,481	1,574	1,666	1,758
船内消費原価		201	218	235	252	269
船客賠償保険料		28	28	28	28	28
雑費		44	44	44	44	44
船費		3,922	3,922	3,922	3,922	3,922
船員費		3,411	3,411	3,411	3,411	3,411
船用品費		75	75	75	75	75
潤滑油代		21	21	21	21	21
修繕費		194	194	194	194	194
船舶保険料		138	138	138	138	138
固定資産税		58	58	58	58	58
雑費		25	25	25	25	25
店費		300	300	300	300	300
資本費		1,500	1,500	1,500	1,500	1,500
減価償却費		1,500	1,500	1,500	1,500	1,500
支払利息		-	-	-	-	-
ツア-原価		125	134	145	155	166
小計		7,973	8,091	8,212	8,331	8,451
その他 (a)		1,407	1,428	1,449	1,470	1,491
販売マージン		938	952	966	980	994
広告宣伝費		469	476	483	490	497
その他 (b)		1,993	2,023	2,053	2,083	2,112
販売マージン		997	1,011	1,027	1,041	1,056
広告宣伝費		498	506	513	521	528
利潤		498	506	513	521	528
総費用	(a)	9,380	9,519	9,661	9,801	9,942
	(b)	9,966	10,114	10,265	10,414	10,563
1人1泊当たり	(a)	46,530	43,590	41,080	38,890	36,990
コスト (円)	(b)	49,430	46,310	43,640	41,330	39,300

(注) (a) 利潤 = 総コストの0%、(b) 同5%

⑤ 試算の結果

ア. 収支対照表

表3-1 ケース1 (14泊15日×20航海)

		(百万円/年)					
L/F		60%	65%	70%	75%	80%	
年間実乗客数 (人)	20,000円/人泊	14,400	15,800	16,800	18,000	19,200	
	30,000円	4,591	4,973	5,355	5,738	6,121	
	40,000円	6,607	7,157	7,707	8,258	8,809	
総収入	50,000円	10,639	11,525	12,411	13,298	14,185	
	船価 = 250億円						
	融資A	9,380	9,519	9,661	9,801	9,942	
費用	融資B	9,787	9,926	10,068	10,208	10,349	
	融資C	10,192	10,331	10,473	10,613	10,754	
	船価 = 200億円						
	融資A	8,987	9,126	9,268	9,408	9,549	
	融資B	9,312	9,451	9,593	9,733	9,874	
	融資C	9,637	9,776	9,918	10,058	10,199	

・年間実乗客数：そのL/Fを達成するために必要な年間の実乗客数

・総収入：1人1泊当り運賃ごとに、運賃収入に船内消費とオプショナルツアー収入を加えたもの

・融資A：全額拠出または全額無利子融資

・融資B：半額低利融資

・融資C：全額低利融資

※いずれも、利潤=0のケースを示す。

・これらは表3-2と表3-3でも同じ。

表3-2 ケ-ス2 (9泊10日×30航海)

		L/F	60%	65%	70%	75%	80%	
年間実乗客数 (人)			21,600	23,400	25,200	27,000	28,800	
総 収 入	20,000円/人泊		4,433	4,801	5,171	5,540	5,909	
	30,000円		6,377	6,907	7,439	7,970	8,501	
	40,000円		8,321	9,013	9,707	10,400	11,093	
	50,000円		10,265	11,119	11,975	12,830	13,685	
総 費 用	船価 = 250億円							
	融資 A			9,474	9,608	9,744	9,881	10,018
	融資 B			9,881	10,016	10,152	10,288	10,424
	融資 C			10,287	10,421	10,558	10,694	10,831
		船価 = 200億円						
		融資 A		9,081	9,216	9,352	9,488	9,625
		融資 B		9,406	9,540	9,677	9,813	9,949
		融資 C		9,731	9,864	10,001	10,138	10,274

(百万円/年)

表3-3 ケ-ス3 (7泊 8日×25航海+14泊15日×6航海)

		L/F	60%	65%	70%	75%	80%	
年間実乗客数 (人)			22,320	24,180	26,040	27,900	29,760	
総 収 入	20,000円/人泊		4,280	4,635	4,991	5,348	5,705	
	30,000円		6,144	6,656	7,167	7,679	8,191	
	40,000円		8,009	8,676	9,342	10,010	10,678	
	50,000円		9,874	10,696	11,518	12,341	13,164	
総 費 用	船価 = 250億円							
	融資 A			9,381	9,512	9,644	9,777	9,911
	融資 B			9,788	9,919	10,052	10,183	10,318
	融資 C			10,194	10,324	10,458	10,589	10,723
		船価 = 200億円						
		融資 A		8,988	9,119	9,252	9,383	9,518
		融資 B		9,313	9,443	9,577	9,708	9,842
		融資 C		9,638	9,768	9,901	10,033	10,167

(百万円/年)

イ. 結果の考察

○いずれの運航パターンでも、運賃水準が一般に受け入れられる限度額と思われる30,000円/人泊では、船価、融資方法にかかわらず、採算はま
ず取れない。

○平均運賃水準を40,000円/人泊で設定でき、しかも70%以上の高いL/
Fを維持できれば、融資方法等によっては収支あい償う可能性もあるが、
レジャー・クルーズでこれだけの乗客を確保するのは容易ではない。

○船価、融資方法等にかかわらず、収支均衡のためには相当程度高い料金を
を設定する必要があり、採算を取ることは難しいと考えられる。

⑤ 「高収益航海」について

○世界一周を始めとした「高収益航海」（高い料金を設定できる航海）を行
なった場合の試算を示すと次のようになる（14泊15日×20航海、船価＝
250億円、半額低利融資、平均L/F＝70%）。

<通常の航海>（運賃＝30,000円/人泊、船内消費＝2,000円/人泊）

年間総収入＝7,707百万円

年間総費用＝10,068百万円（利潤見込まず）

総収入－総費用＝△2,361百万円

<高収益航海>（運賃＝50,000円/人泊、船内消費＝3,000円/人泊）

1航海当り収入＝632百万円

通常の航海（385百万円）より247百万円多い

○単純に言えば「高収益航海」を10回行なえば、収支が均衡することになる
が、全航海の半分も「高収益航海」を行なうのは、「年金客船」の趣旨か
らみると問題が多い。

（3）採算性の検討に関する問題点等

① 建設主体と運営主体について

ア. 建設、運営とも第三セクター等にした場合の主な問題点

・独立採算とした場合に、客船専業で採算を取ることは難しい。

- ・旅行企画、宣伝、集客などのノウハウの修得に時間がかかる。
 - ・第三セクター等では、多面的かつフレキシブルな対応が難しい。
4. 運営を民間に委託した場合の問題点
- ・委託方法（用船契約等）をどうするか。
 - ・どこまで運航会社に経営責任を持たせるのか。
 - ・旅行企画や集客は第三セクター等と民間のどちらがやるのか。
 - ウ. 第三セクター等を設立すること自体の問題点
 - ・国が関与する第三セクター等を新たに設立するための事業の意義・必要性や採算性など合理的な理由づけができるか。
 - ・外国で民間事業として行われている客船事業を、公共事業として実施する必要が考えられるか。

② 建設資金に公的資金（年金資金）を導入することの問題点

- 今後、高齢化社会が進んでいく中で、年金を支える側の勤労世代の費用の負担はますます重くなっていくことは間違いないが、年金積立金は、年金の給付を賄うための財源として、安全第一に、かつ、できるだけ有利に運用していくことが強く求められている。

- 「年金客船」構想は、採算性の点で難しい点があり、船自体の担保としての価値が次第に減っていくという問題も考えれば、大型豪華客船の建造のために年金資金を融資することには、大きな問題があると考えざるを得ない。

- また、まとまった休暇と相当高額な出費を伴うことから当面利用者が限られる豪華客船の建造に、国民多数が負担している年金積立金を用いることについて、年金加入者のみならず、広く国民一般の同意が得られるかどうか疑問がある。

③ 試算の原単位等について

- 年間稼働日数は、ボックの他に回航、予備日など考えると、300日が限度であろう。
- 船価は内装により大きく変わる。

- 「大型豪華客船」を200億円で日本で建造することは困難であろう。また、陸上以上に安全確保を図ることは当然であり、無理をして安価で建造を行うことは避けなければならない。
- L/F75%~80%というレベルは、年間コンスタントに団体客があった場であり、レジャー・クルーズだと、通年では60%程度に落ちることが考えられる。
- カジノを設置できないことは、収入に大きく影響してこよう。
- 燃料費、港費などは、実際の航海コースによってかなり変わってくる。
- 船員費は全員日本人を前提としたが、コスト削減のために、外国人船員の導入等を考えることもできる。
- 修繕費には、10年に1回といったような大改修は含まれていない。
- 店費には、第三セクター等の設立費用は含まれていない。
- 支払利息については、最も条件の良い融資方法を想定しているので、実際にはもっとかかる可能性が大きい。
- 借入金の元本返済については、資本収支の問題なのでコストには入らないが、資金計画上は、当然考慮しなければならない。

④ その他の問題点等

ア. 「高収益航海」について

- 諸外国のクルーズ船が多数参入しているマーケットで、高い料金でも客が乗るだけの高い水準の設備・サービスを、日本船で提供できるか。
- 料金にふさわしいサービスを提供するために、結果的にコストも上がり、必ずしも「高収益」とはならないことが十分予想される。

イ. 長期的な収支見通しについて

- 今後のクルーズ需要の予測が困難な現状では、長期的な収支見通しを立てることも難しい。
- 支払利息以外の各費用について、将来減少する要因は特にない。
- クルーズ需要がふえれば他の船会社も参入して行くことが考えられ、需要がふえても採算性がよくなるとは限らない。

4. 豪華客船の今後の展望

(1) 欧米と我が国のマーケット

○欧米諸国では、ヨーロッパ大陸とアメリカ大陸の間で客船による往来が頻繁に行われ、多数の人々が客船による旅行をしていたが、我が国では、第2次世界大戦前まで、客船による旅行はほとんどされおらず、第2次世界大戦後に海外旅行が大衆化していった時には既に、飛行機利用が一般的になっていた。

○欧米では長期休暇の制度化、週休2日制、有給休暇の完全取得の浸透により、1週間～2週間の連続休暇を取りやすいが、我が国では、有給休暇等をやくりくりして1週間程度の連続休暇を取ることさえ、特定の時期を除いて困難である。

○アメリカは、冬期でも温暖なカリブ海が近くにあり、ヨーロッパも、クルーズに適した地中海が近くにあるが、日本周辺の海域は春以外荒れやすい。

○ヨーロッパ人は、クルーズも一種の滞在型旅行と捉え、アメリカ人は、クルーズを一種の社交の場と捉えていると思われるが、日本人は、リゾートに滞在しても、現地で社交を楽しんだり、“マイペース”の過ごし方をする習慣が弱い。

(2) 日本におけるクルーズ事業の課題

① 採算性、海運業の特殊性などからみた課題

○我が国で大型豪華客船によるクルーズ事業の採算性を高めるためには、安定した需要の確保とコスト削減が課題となるう。

○アメリカの船会社のような多角的な経営も考慮する必要があるう。

○クルーズ事業は国内のみならず国際的にも競争の激しいマーケットであり、国内の他の客船との競争、外国の船会社の進出なども考えられる中で、柔軟かつ機動的な経営展開が要請される。

② ソフト面での問題点

- クルーズ（特に豪華客船によるクルーズ）は、一種の滞在型リゾートであり、乗客が快適に滞在し、くつろぎ、楽しめるようなサービスと演出が求められる。
- クルーズ事業には、運輸業という感覚にとどまらず、ホテル業的な感覚が必要であり、それに加えて一流料理店並みの料理水準と、イベント的な感覚が要求される。
- さらに、これらのサービスを提供するためのサービス要員の教育、育成が重要である。
- 日本人乗組員が乗り組む日本の豪華客船でそのようなサービスを提供することは、決して容易なことではない。

5. まとめ

- 当面、我が国でクルーズ需要が急激に伸びるとは考えられない。
- 「年金客船」構想は、国民の余暇生活にクルーズという新しい形の過ごし方を可能にしようとする提案ではあるが、採算性の点では非常に厳しい。
- サービス供給面などにおいて解決すべき課題も少なくない。
- 国際マーケットでの競争が激しいクルーズ事業を、機動的な経営展開のしにくい公的セクターが行うことは、問題があるといわざるを得ない。
- 公的資金（年金資金）の利用については、現状ではまず無理と思われる。

(別紙)

全日本海員組合が考える豪華客船（年金客船）のイメージ

(昭和82年7月)

1. 客船の概要

(1) 船級等

国 籍 日本
資 格 国際航海に従事する旅客船（第一種船）
航行区域 遠洋区域
船 級 NS * NMS * (NK)

(2) 主要要目

LOA (全長) 約 230m
B (幅) 約 28m
D (深さ) 約 18m
G/T (総トン数) 約40,000G/T
M/E (主機関) ディーゼル25,000馬力
SPEED (速力) 20KTS (ノット)

(3) 旅客、乗組員

旅 客
シングル室 100人
ツイン室 500人
4 人 室 600人
計 1,200人

尚、目的により、大部屋転用スペース 300人分を確保。

乗組員

560人（日本人を想定）

(4) 艦 装

キャビン 一流ホテル並（トイレ、シャワー、テレビ、ラジオ、電話、
フルエアコン等）

インテリア 日本調を基本に全体として落ち着いた内装

公共施設 プール、美容室、理容室、医務室、ジム、会議場、貴賓室、
バー、ラウンジ、レストラン、高齢者用リハビリ設備、そ
の他一流の施設

(5) 用途

- ① 年金受給者や高齢者の洋上福祉
- ② 勤労国民の余暇生活の充実
- ③ 海事思想、海洋文化の振興に関する各種事業
- ④ 国民的イベントの利用
- ⑤ 海外賓客の接待、洋上の国際首脳会議
- ⑥ 豪華クルージング
- ⑦ その他、海上リゾートとしての活用

2. クルージングサービス

国民福祉と商業航海をコンバインしつつ、国内、南太平洋、中国、ハワイ、
世界周航等多彩なサービスを計画することとし、航空機利用と接続したフラ
イトアンドクルージングを効果的に活用する。料金体系は目的により検討し
て設定する。

3. 建造（日本の造船所を希望）

政府資金（一部份年金資金の活用を含む）により、内需拡大の一環として建
造し、運航主体にチャーターアウトする。

4. 運航

官民による第三セクターを設立し、客船を長期レンジ（例えば20年）で用
船する。

5. 船価等

船 価	約 250億円
稼働日数	10ヵ月