

## ポイント

## (漁業信用保険業務運営の検証委員会の結果)

## 1 部分保証、ペナルティー方式についての検証

- ・ 中期目標で掲げられたこれら保険事故率低減の取組については、一定の効果は認められるものの、
  - ① 部分保証については対象資金が限られ、効果が限定的、
  - ② ペナルティー方式については、金融機関の負担がわず  
かであり有効性が限定的、
  - ③ 部分保証、ペナルティー方式ともに、協会が個別に取組  
を拡大して行くには限界
- ・ 今後、事故の増加も懸念され、制度を安定的・継続的に運営していくため、融資機関、協会及び信用基金が適切なリスク分担を図る対応を強化する必要。

## 2 漁業信用保証保険制度における事故率低減に向けた関係機関における役割分担のあり方

- ① 事件事例を分析すると、融資審査や期中管理が適切でないものが見受けられること
- ② 運転資金は、設備資金に比べて事故率が高く、優先させてリスク低減の対応を行う必要があると考えられること

から、正常な運転資金の範囲の考え方に基づく運用や、基金協会や融資機関の適切な期中管理の徹底について、関係機関が一体となって、令和4年4月以降、試行的に取組を始め、令和5年4月から本格導入。

### 3 大口保証事前協議における対象範囲の見直し

- ・令和3年1月の対象範囲の見直しが、当初期待した成果を概ね示していることから、当面現行の対応を継続。

### 4 大口代位弁済事前協議における対象範囲の見直し

- ・より適切な期中管理を促し、着実に事故率の低減を図る観点から、協議の対象を現行「代位弁済の総額が5,000万円以上」から「保険金額の総額が3,000万円以上」に見直し。

### 5 既往保証案件の期中管理

- ・漁業者の資金繰りに関する懸念材料がある中、代位弁済の増加を未然に抑制するためには、信用基金においても独自の取組（条件変更金額等の把握、延滞発生案件の早期把握を行い、必要な措置を早期に基金協会・融資機関に求める）を行うことを検討することが必要、との問題提起。

## 令和3年度漁業信用保険業務運営の検証について

### 1 趣旨

- (1) 独立行政法人農林漁業信用基金（以下「信用基金」という。）の第4期中期目標において、「保険事故率の低減に向けた取組」として、現在実施している部分保証やペナルティー方式等の導入効果を毎年度検証するとともに必要に応じて方策を拡充することとされている。
- (2) このため、本年度も漁業信用保険業務運営の検証委員会において、これらの事項について検証を行うとともに、その将来の在り方について検討を行うものである。

(参考) 第4期中期目標 第3-3 漁業信用保険業務 (項目のみ抜粋)

- (1) 適切な保険料率・貸付金利の設定
- (2) 保険事故率の低減に向けた取組
- (3) 求償権の管理・回収の取組
- (4) 利用者のニーズの反映等
- (5) 事務処理の適正化及び迅速化

### 2 保険事故率の低減に向けた取組

#### 1. 部分保証やペナルティー方式についての検証

- ① 負債整理資金は総じて事故率が高く、信用基金の保険収支の悪化要因の一つであったことから、主務省からの通知に沿って保険事故率の低減に向けた取組として、部分保証（※1）やペナルティー方式（※2）が導入され、信用基金が中期目標に沿って毎年度その効果の検証を行ってきたところである。

〔 ※1 部分保証：保証の範囲を借入金の元本に100分の80を乗じた額とするもの  
※2 ペナルティー方式：代位弁済や求償権償却時に一定額を金融機関が負担するもの 〕

- ② 部分保証やペナルティー方式の対象となる資金（※3）の令和2年度引受額を見ると、部分保証の対象となる資金は引受がなく、ペナルティー方式のうち特別出資の対象となる資金は775百万円であった。また、協会の特別準備金の対象となる事業に係る資金の引受けも実績はなかった。

〔 ※3 部分保証：経営安定資金 ペナルティー方式（特別出資）一般緊急融資資金、借替緊急融資資金  
ペナルティー方式（特別準備金制度）：対象となる資金や実施状況が協会により大きく異なる。 〕

負債整理資金自体の引受けが近年大きく減少しており、令和2年度引受額（932百万円）が全資金の引受額（93,093百万円）に占める割合は1.00%となっている。

- ③ 部分保証を導入した資金について、保険引受案件に係る事故率を制度導入前後の同期間で比較してみると、制度導入後の事故率は制度導入前の事故率と比べて低くなっており、制度導入により保険事故の発生の抑制が図られている（表1）と考えられるが、②に記載したとおり、引受けが少なく、経営安定資金のみと対象資金が限定的なため、現状では金融機関との十分なリスク分担にはなっていないと考えられる。

また、ペナルティー出資は、基金協会への特別出資が保証引受額の1割と金融機関の負担がわずかであり事故率低減への効果も限定的と考えられる。

表1 事故率の比較

（単位：千円）

| 平成8年度～平成19年度引受案件 |            |            | 平成20年度～令和2年度引受案件 |            |            | 事故率減少幅  |
|------------------|------------|------------|------------------|------------|------------|---------|
| 弁済額<br>(A)       | 代弁額<br>(B) | 事故率<br>(C) | 弁済額<br>(D)       | 代弁額<br>(E) | 事故率<br>(F) | (C)-(F) |
| 13,587,007       | 2,633,555  | 16.24%     | 843,803          | 118,660    | 12.33%     | 3.91    |

※ 事故率は、代位弁済額÷（弁済額+代位弁済額）により算出したものである（震災の影響（保証保険資金等緊急支援事業の対象案件）を除く）。なお、特別出資制度については昭和57年度から実施されていること、特別準備金制度の資金対象は農業信用保険業務と異なり、国の補助事業で規定されており、その対象資金は協会によって大きく異なることから、制度の導入前後で効果を検証するには馴染まないと考えられる。

## 2. 漁業信用保証保険制度における事故率低減に向けた関係機関における役割分担のあり方について

### (1) 問題意識

- ① 1にあげた検証のとおり、信用基金では、保険事故率の低減に向けて、部分保証の導入効果等の検証に取り組んできたが、部分保証やペナルティー方式の導入は、一定の効果があるものと認められるが、

ア 部分保証については、対象資金が負債整理資金を中心とした部分にとどまっており、効果が限定的

イ ペナルティー方式については、融資機関の負担がわずかで有効性が限定的

ウ 部分保証、ペナルティー方式について、協会が個別に取組みを拡大していくには限界がある。

- ② 近年、保険金支払が低い水準にあるため事故率は低いですが、漁業を巡る情勢は、継続的な不漁やコロナ禍の長期化などの影響を受け、不安定な状況にあることを勘案すると、今後、事故の増加も懸念される。こうした事態が生じる前に、制度を安定的、継続的に維持していくためには、保険事故率低減のため、融資機関、協会及び信用基金が適切なリスク分担を図る対応を強化する必要があるものと考えた。

## (2) 対応強化に当たって考慮すべき事情

- ① 事件事例を分析した際に、融資（保証引受）後短期間で、被保証人が倒産・廃業に至った案件や、融資機関において資金使途・返済原資の確認が不十分なまま、安易に事業継続を前提とした同額の保証継続がなされ、結果的に過大な融資となっていた案件などが見られた。これは融資審査や期中管理に適切ではない点があったのではないかと考えている。
- ② 保証保険引受案件は、設備資金と運転資金に大別できるが、現状では、設備資金も運転資金も使途別の区別なく同一の保険料率で保証保険の引受けを行っている。しかし、その事故率（直近5年平均の償還事故率）を見ると、運転資金は3.1%と設備資金の2.0%よりも高い状況となっている。また、設備資金は融資対象物件を担保徴求するため、一定の債権保全が図られる一方、運転資金については、融資対象物件の担保徴求が難しく無担保で融資されているケースが多い。こうしたことから、運転資金を優先させて、信用リスクを低減させる対応が必要であり、運転資金についての保証審査や期中管理の充実を、関係機関が一体となって取り組む必要があるものと考えた。

## (3) 今後の予定

信用基金内部での検討の結果、関係機関における役割分担のあり方として、別添「漁業信用保証保険制度における事故率低減に向けた関係機関における役割分担のあり方について」のとおり、正常な運転資金の範囲の考え方の基準や、基金協会や融資機関の適切な期中管理の徹底について整理し、10月末に基金協会に示したところである。

今後、取組みについての基金協会の理解を得て、令和4年4月以降試行的な運用で取組みを始め、次期中期目標期間となる令和5年4月からの本格導入を目指すこととする。

## 3. 大口保証事前協議の対象範囲見直しについて

- (1) 漁業信用基金協会（以下「協会」という。）において適正な引受審査や代位弁済が行われるよう、漁業信用保証保険では、大口の保険引受案件について事前協議が導入されている。

直近の10年間では事前協議を実施した案件の事故率は0.43%と、通常引受案件の事故率1.99%と比べて低くなっており、導入以降、信用基金から協会に指導・助言を行うことを通じて、信用基金と協会の審査目線の統一が図られることにより、事故率の低減が図られていると考えられる。

- (2) しかしながら、昨今、多くの魚種における不漁に加え、魚価の上昇も期待し難い状況となっており、今後代弁事故の増加も懸念される。さらには昨年来の新型コロナウイルス感染症の影響などから、業績見通し等の判断が非常に難しい環境となっている。

このような中、保証引受後短期間で、被保証人が倒産・廃業に至った案件も見られたことを受け、協会における保証引受審査能力の向上と事故率の低減を図るため、協会の現行体制の中で、いかにすれば大口事前協議が有効に機能するかという観点から、事前協議対象範囲の見直しを行い、令和3年1月から実施した。

- (3) 新しい基準で大口事前協議を開始してから、10月末で10か月が経過したが、対象範囲の見直しによる効果や、業務負担への影響等について検証を行った。

大口事前協議の範囲見直しに係る対象案件は表2のとおり。

表2 大口保証事前協議の範囲見直しの対象案件 (単位：件)

|                         | 該当件数 | うち意見を付した案件 | うちリース事業 |
|-------------------------|------|------------|---------|
| ア (ア) 経営安定資金及び借替緊急融資資金  | 5    | 5          |         |
| ア (イ) 負債整理資金利用先に対する保証増額 | 3    | 1          |         |
| イ 対象外となったその他漁業の近代化資金    | 12   |            | 8       |
| 差引件数 (ア (ア) +ア (イ) -イ)  | ▲4   |            |         |

ア リスクが高いと思われる負債整理資金等に係る引受について、慎重な判断が必要なことから大口事前協議の対象範囲を拡大

- (ア) 借替緊急融資資金について保証額 30 百万円超としていたところを経営安定資金及び借替緊急融資資金については全案件を対象に変更

新たに対象となった5件のうち3件は、過去に負債整理資金を利用して経営改善を図ったものの、計画どおりに経営改善が進まず、再度負債整理資金を利用することとなったもので、別の1件は、返済原資となる水揚代金の捕捉が十分にできていなかった。

これらの事案を踏まえ、計画どおり被保証人の経営改善が進み、確実な償還が行われるためには、関係機関による進捗状況や返済財源となる資金の管理、経営改善に向けた支援が必要であると考え、申し送りを活用し、融資機関に対して適切な期中管理を行うよう求めている。

- (イ) 経営安定資金、緊急融資資金及び漁業緊急対策事業に係る保証残高 3,000 万円超の被保証人について、保証増加額が 1,000 万円を超える保証を新たに協議対象に追加

該当3件のうち1件について、資金の必要額の妥当性が確認できず、従前のように借入金が固定化することが懸念される旨伝えた。

以上のとおり、対象範囲拡大の該当案件から認識された課題について、大口事前協議時の保険引受にかかる協会に対して意見を伝えることにより、今後の保証保険引受に活かす取組みができていますと認識している。

- イ 相対的にリスクが低いと思われる資金に係る対象範囲（基準額）の緩和

遠洋かつお・まぐろ漁業、水産業協同組合以外のその他の漁業について、漁業近代化資金の保証基準額を1億円超から2億円超に緩和

該当案件12件のうち3分の2の8件が、補助事業を活用した漁船建造や漁具等取得に係るリース事業の案件であり、その他の案件も含めて、全て設備資金であった。想定していた相対的にリスクの低いと思われる資金の範囲内と考えられる。

ウ 経営良好先に適用している大口事前協議に係る特例扱いの対象条件の確認を事後の報告から事前確認に変更

信用基金においても保証引受前に対象条件の確認を行い、協会に回答、必要に応じて意見を述べられるよう変更した。そのため、協会からは、保証引受に支障のないよう迅速な処理を求められている。変更前後の状況は表3のとおり。

見直し後の平均処理日数は、事前確認案件で平均11.2日と、従来の約3分の2に短縮されている。

また、特例対象条件の「直近3か年の収支実績が平均で黒字」に該当していても、足元の業績が悪化しているものが、令和3年度は44.4%と増加傾向にあることが確認された。これらの案件については、黒字回復の蓋然性等業績回復の見通しを必要に応じて協会に確認し、総合償還計画の妥当性対象条件の判定を行っている。

エ 協会の現行体制を考慮し、業務負担が過度に増加することになってはいないかという観点では、表2のとおり対象案件は4件減少しており、特例案件を事前確認としたことにより、協会のスケジュール的な負担が増加することを勘案しても、過大な負担増とはなっていないと考えられる。

表3 特例扱い案件の推移（平均処理日数、直近業績悪化先の割合）（単位：件、日、%）

|                     | R元年度  | R2年度  | うち<br>事前確認 | R3年度<br>(4~10月) | うち<br>事前確認 | 事前確認計<br>(R3.1~10月) |
|---------------------|-------|-------|------------|-----------------|------------|---------------------|
| 特例案件数 a             | 32    | 45    | 2          | 18              | 11         | 13                  |
| 平均処理日数（受付日～決裁日）     | 18.6  | 16.0  | 5.5        | 17.0            | 12.2       | 11.2                |
| うち直近決算又は当期見込が赤字の先 b | 6     | 12    | 0          | 8               | 6          | 6                   |
| 上記割合 b/a            | 18.8% | 26.7% | 0.0%       | 44.4%           | 54.5%      | 46.2%               |

#### （4）今後の対応について

- ・ 令和3年1月の対象範囲の見直しは、概ね当初期待した成果を示していることから、以下の点に留意し、当面現行の対応を継続する。
- ・ 「2 関係機関との役割分担について」での検証結果も踏まえ、負債整理資金に限らず、適切な期中管理が行われ、計画どおりに漁業者等の経営改善が図られ、保証対象資金の確実な償還が行われるよう融資機関に求めるなど、引受時及び引受後の管理を、協会と連携して行う。

- ・ 特例扱いの事前確認については、対象条件のうち「直近3か年の収支実績が平均で黒字」や「繰越欠損金なし」に該当していても、直近決算や今期の見込みが赤字など、足元の業績が悪化している先については、総合償還計画の妥当性を確認できる資料として、黒字回復の蓋然性等業績回復の見通しを説明する資料をあらかじめ添付するなど協会に対し依頼し、迅速な処理に努める。

#### 4. 大口代位弁済に係る事前協議対象範囲の見直しについて

- (1) 信用基金は「保険事故率の低減に向けた取組」の一環として水産庁長官通知（中小漁業融資保証保険制度における保証保険収支の改善について）に基づき、漁業信用基金協会（以下「協会」という。）から提出される大口代位弁済案件について事前協議を実施しているところである。
- (2) しかしながら、保険金支払案件のうち大口の保険金支払（3,000万円以上）案件において、代位弁済を行うことが妥当か疑義があるものでも、信用基金の代位弁済事前協議の対象（代位弁済の総額が5,000万円以上）から外れ、信用基金の事前協議審査が行われていない案件が見られる。
- (3) このことから、より適切な期中管理を促し着実に事故率の低減を図るため、水産庁長官通知に基づく信用基金の保険金支払審査を確実に行うことが必要であり、代位弁済に係る事前協議対象範囲について、大口保険金支払との整合性を取ることが適切と考える。
- (4) よって、代位弁済に係る事前協議対象範囲を漁業保証保険取扱要領において、現行「代位弁済の総額が5,000万円以上」から「保険金額の総額が3,000万円以上」に見直すこととする。

#### 5. 既往保証案件の期中管理について

- (1) 保証保険の引受は、近年700億円台で推移していたが、令和2年度は930億円（前年度比190億円増（同26%増））と大幅に増加した。これは新型コロナウイルス感染症対策による運転資金の引受けが主な増加要因となっている。
- (2) このうち引受期間1年以上の長期でリスクが高いものが全体の3割と大幅に増えたことや、信用基金が7月に実施した基金協会向けアンケートでは、新型コロナの影響の長期化、コロナ対策資金による漁業者の負債の増加、公庫のセーフティネット資金（据置3年程度）の返済開始など様々な懸念材料から近い将来、漁業者の資金繰りが行き詰まり借入金の延滞や代位弁済の増加を危惧している基金協会も見られる。
- (3) このような情勢下において、今後、代位弁済の増加を未然に抑制するためには、資金の返済動向について注視するだけでなく、適切な期中管理を行うことで、基金協会から融資機関に条件変更時には経営改善を促したり、延滞が発生した場合は、回収・



保全措置を早期に促すなど、代位弁済に至る予兆を早期に捕捉し融資機関に適切な措置を求める仕組み作りが効果的ではないかと考える。

(4) 適切な期中管理については、関係機関での役割分担に求めることとするが、信用基金でも独自に可能な取組みとして、次のことを検討することが必要ではないか。

① 現在、条件変更案件は個別に把握する手段がないが、条件変更金額や代位弁済見込額の大きな案件（とくに新型コロナ対応資金の償還開始に伴う条件変更案件）を中心に、経営存続の目星を付けることや、経営状況を把握するという観点から、基金協会に追加書類を徴求したり、今後の経営動向を注視し、動きがあれば報告するよう求めること。

② 延滞発生案件を早期に把握し必要な措置を図るという観点から、現在設計中の新保証保険システムに1ヶ月でも延滞が発生すれば個別案件の抽出が可能となるような機能を組み込み、延滞発生から一定期間（3ヶ月など）を経過した案件を抽出し基金協会に状況を確認・聴取し、経営状況に応じて回収財源の確保や経営改善など必要な措置を早期に基金協会・融資機関に求めること。

## 漁業信用保証保険制度における事故率低減に向けた関係機関における 役割分担のあり方について

### 1 運転資金に関する信用基金の問題意識

- (1) 漁業者等が必要とする資金の円滑な融通を図っていくためには、低廉な保証料率や保険料率を維持できるよう、事故率低減させていくことが肝要である。
- (2) 信用基金においては、設備資金と運転資金について、現状では保険料率を除いて引受条件に区別なく保険の引受けを行っているが、事故率(直近5年平均の償還事故率)を見ると、運転資金は3.1%と設備資金の2.0%よりも高い状況となっている。
- (3) この事故率の高い運転資金の保険引受額が、令和2年度においては、新型コロナウイルス感染症の影響から大きく増加し、その中でも、期間10年の運転資金が全体の1割を占めるなど、1年以上の長期で期間リスクの高いものが全体の3割(金額ベース)まで大幅に増加した(参照：表)。
- (4) 設備資金は融資対象物件を担保徴求するため、一定の債権保全が図られるが、運転資金については、融資対象物件の担保徴求が難しく無担保で融資されているケースが多いため、よりリスクを低減させる対応が必要である。
- (5) 運転資金の借入期間が長期化していることに伴い、返済財源の確保が難しくなると考えられることから、リスクを低減させるためには、保証引受時に、保証金額が返済財源の範囲内であるかを検証することが重要となっている。
- (6) また、運転資金の返済財源が確保されるよう、保証引き受け後において、経営状況や資金管理等の期中管理を行うことが重要であるが、期中管理の実態については、協会においての対応はまちまちとなっており、必ずしも十分な期中管理が行われていない場合がある。例を挙げると、①決算書類の徴求を保証引受時の条件にしている協会がある一方で、新規引受がなければ経営状況を把握していない協会もある。②事故の端緒となり得る延滞管理について、延滞発生都度、金融機関とともに延滞解消の取組を行っている協会がある一方で、代弁発生条件となる6ヶ月延滞が生じるまでは金融機関任せにしている協会があるなどである。

この結果、保証引受後短期間で被保証人が倒産・廃業に至った案件が見受けられる。

(7) 制度を中長期的に維持していくため、まず直近においては、事故率が高く、また、保険引受期間が長期化し、期間リスクが高まっている運転資金についてリスクの低減の取組を行うことが必要と考えており、融資機関、協会及び信用基金が適切なリスク分担を図るとの観点から、運転資金の適正な規模や期中管理のあり方について検討することが必要なのではないかと考える。

表 運転資金の保険引受期間 (単位：件、百万円、%)

| 保険期間  | 保険引受  |        |       |        |       |        | 構成比率  |      |      |      |      |      |
|-------|-------|--------|-------|--------|-------|--------|-------|------|------|------|------|------|
|       | H30年度 |        | R1年度  |        | R2年度  |        | H30年度 |      | R1年度 |      | R2年度 |      |
|       | 件数    | 金額     | 件数    | 金額     | 件数    | 金額     | 件数    | 金額   | 件数   | 金額   | 件数   | 金額   |
| 1年以内  | 1,356 | 31,577 | 1,437 | 31,901 | 1,803 | 34,270 | 87.1  | 94.1 | 83.1 | 92.0 | 58.0 | 69.6 |
| 2年以内  | 124   | 1,190  | 109   | 1,322  | 87    | 1,229  | 8.0   | 3.5  | 6.3  | 3.8  | 2.8  | 2.5  |
| 3年以内  | 31    | 328    | 69    | 646    | 94    | 1,302  | 2.0   | 1.0  | 4.0  | 1.9  | 3.0  | 2.6  |
| 4年以内  | 5     | 58     | 11    | 72     | 33    | 241    | 0.3   | 0.2  | 0.6  | 0.2  | 1.1  | 0.5  |
| 5年以内  | 19    | 149    | 40    | 183    | 367   | 4,707  | 1.2   | 0.4  | 2.3  | 0.5  | 11.8 | 9.6  |
| 6年以内  | -     | -      | 8     | 62     | 70    | 448    | -     | -    | 0.5  | 0.2  | 2.3  | 0.9  |
| 7年以内  | 7     | 35     | 32    | 200    | 138   | 1,003  | 0.4   | 0.1  | 1.8  | 0.6  | 4.4  | 2.0  |
| 8年以内  | 2     | 27     | 1     | 5      | 16    | 122    | 0.1   | 0.1  | 0.1  | 0.0  | 0.5  | 0.2  |
| 9年以内  | 2     | 18     | 2     | 5      | 43    | 748    | 0.1   | 0.1  | 0.1  | 0.0  | 1.4  | 1.5  |
| 10年以内 | 8     | 111    | 18    | 198    | 453   | 5,118  | 0.5   | 0.3  | 1.0  | 0.6  | 14.6 | 10.4 |
| 10年超  | 2     | 59     | 3     | 66     | 5     | 64     | 0.1   | 0.2  | 0.2  | 0.2  | 0.2  | 0.1  |
| 計     | 1,556 | 33,552 | 1,730 | 34,659 | 3,109 | 49,250 | 100   | 100  | 100  | 100  | 100  | 100  |

3割

## 2 運転資金の保証保険リスク低減に向けた今後の取組(案)

信用基金としては、大口保証保険引受の事前審査や、事故事例について、保険金支払後の検証を通じて得られた知見から、1に示した問題意識を持っており、運転資金の保証保険リスク低減のため、今後、協会・信用基金が問題意識を共有した上で、それぞれ役割分担して、次のようにすべきではないかと考える。

### (1) 運転資金の適正な引受規模の考え方

- ① これまで、運転資金の保証引受にあたっては、事業上の必要性を主たる判断要素としてきたが、今後は、返済財源の観点から、経常資金、出漁資金、養殖種苗購入育成資金、資金繰り資金に分けて、正常な運転資金の範囲を別紙の考え方を基準にし、資金繰り計画や操業計画等により、借り入れようとする運転資金が正常な運転資金の範囲内で保証を引き受けるべきではないか。
- ② また、正常な運転資金の範囲を超える部分で、実質借換えとなる資金について、保

証付融資から保証付融資への借換については、これまで同額の借り換えであれば基本的に認めてきたが、同額借り換えであっても慎重に審査をし、償却前利益（税引後当期利益+減価償却費）による償還能力の範囲内で保証引き受けを行うべきではないか。

## （２）期中管理の考え方

一義的に、期中管理は融資機関が行うべきものであるが、漁業者等の収支や償還状況が当初の計画と乖離が生じていないか進捗管理を行うこと、乖離が生じ始めた場合にはその状況の改善への取組を行うといった対応を取るよう、適正な期中管理として関係者が取り組むべきではないか。

その上で、協会と信用基金の役割分担を以下のとおりと考えてはどうか。

- ① 協会として、融資機関がどのような期中管理を行うこととしているか引受時に把握し、融資機関の期中管理が適切に行われていない場合は意見をするなどして、是正をさせる。
- ② 信用基金としては、金融機関及び協会において適正な期中管理がなされることを保険引受の前提とし、管理が不十分な場合には申し送りを活用し、期中管理を徹底させることを条件とする。

## 3 今後のスケジュール

- （１）上記の整理について、協会・水産庁との意見を聞いた上で、令和４年４月から試行を行う。
- （２）上記の対応案は、大口保証保険引受の事前協議や、事故案件についての振り返りから、信用基金として、早期に手当すべきと考えたものであり、さらに今後保証保険リスク低減のため取り組む必要がある課題が出てきた場合には、その都度検討することとする。

## 正常な運転資金範囲の考え方

### 1 運転資金

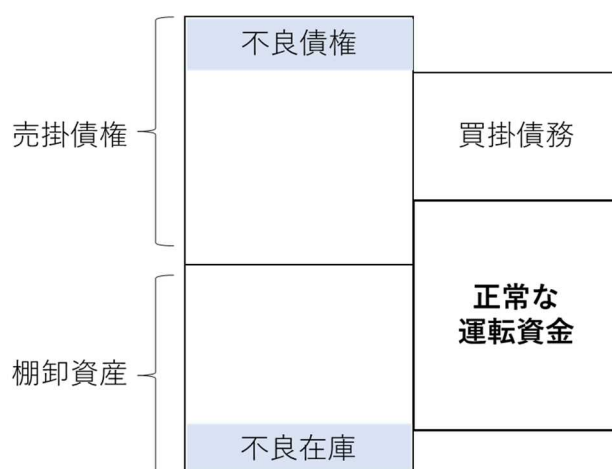
運転資金所要額から、他の運転資金借入額を控除した範囲内。

運転資金所要額算出の考え方は、資金用途に応じて、以下の(1)～(4)とする。

#### (1) 経常運転資金

正常な運転資金 = 売掛債権(不良債権を除く) + 棚卸資産(不良在庫を除く) - 買掛債務

(イメージ図)



#### (2) 出漁資金(1隻あたり)

1 航海あたりの水揚高(直近3航海の平均実績。市場価格が低下している場合は、直近の単価に置き換えた売上高で算出。)

#### (3) 養殖種苗購入育成資金

1 育成サイクルでの売上高(直近3期間の平均実績。市場価格が低下している場合は、直近の単価に置き換えた売上高で算出。) × 育成年数

#### (4) 資金繰り資金(買掛金支払、売掛金回収等のタイミングに応じて、期中、借入、返済を反復して利用する資金)

月間売上高の年間ピーク額とボトム額の差額 × 運転資金回転期間  
(運転資金回転期間 = 正常な運転資金 ÷ 月平均売上高)