

事務局へ寄せられた一般の方からのご意見等（H14.2月末現在）

	事 項	概 要
	若年船員・高齢船員	（船員不足の事態に陥らないよう）若年船員を採用・養成することが喫緊の課題であるが、高齢船員の活用にも着目し、全国の高齢船員経験者の掘り起こしシステムを、船員派遣システムとともに構築すべき。
	専従機関士の廃止	衛星船舶電話等通信手段の確立、技術の進歩・信頼性の飛躍的な向上等により、万一の機関故障の際も陸上からの支援を頼むことが容易になった。また、実際のトラブル発生の際にも陸上からの支援を頼んでいるのが実状。このため、海技免状の甲板・機関の一本化、陸上支援体制の確立等を条件に、内航船における専従機関士を廃止することは可能。
	プッシャー・バージ	プッシャー・バージと自航船の定員の矛盾を解消すべき。
	沿海区域の拡大	現行の沿海区域内（原則 20 海里）には漁船、釣船、ヨット等が多く、かえって危険であるので、これを 100 海里程度に拡大した方が安全に航行できるのではないか。
	運輸施設事業団との共有船建造	運輸施設整備事業団との共有船建造により一番のメリットを受けるのは荷主であり、事業団との共有建造を行う場合には、荷主の積荷保証を義務付けるべきではないか。
	海技免状の取得	船員数減少のためか、最近は、海技免状の取得が容易になっているのではないかと感じられる。航行の安全を確保する上でも試験方法の見直し等が必要。
	内航海運暫定措置事業	内航海運暫定措置事業を継続する上で、予想通りに建造申請が出てこないのではないかと。暫定措置事業継続に向けて慎重かつ納得いく対応が必要。
	運輸施設事業団との共有船建造	無担保かつ長期低利の共有方式に加え、優れた技術陣による船舶の建造・保守管理にかかる技術支援が仰げる運輸施設整備事業団による船舶共有制度は、内航海運業界によって必要不可欠。ただし、共有期間の弾力化、変動金利制の導入等共有条件の見直しが必要。
	船舶の自動化	可能な限り、船舶の自動化を進め、人による作業は緊急避難的な場合に限るとよいのではないか。
	利用可能な I T 化	輸送業者が利用可能なレベルの I T 化を図るとともに、内航海運の利便性向上のため、空き状況の公開等を進める。
	フェリーの予約なしでの利用	輸送の効率化のため、フェリーにも重点を置き、幹線航路では、シャトル便のように予約なしで気軽に利用できるようにすべき。