

1. 暫定措置事業のこれまでの評価

結果論ではあるが、痛みを先延ばしにして抜き差しならぬ状況になってしまったという意味で、昨今の不良債権処理に似た失敗と言わざるを得ない。

この事業は建前として生産調整カルテルを廃止し、営業権の補償という激変緩和措置を取り、設備の共同廃棄による不況対策を実行し、新規参入者を制限して業界の安定を図り、しかも国のいわゆる真水は一滴も使わないという一石五鳥の見事なプランであった。

日本経済が、景気循環を繰り返りながら順調に推移していれば当初の見込み通り、必要資金も500億円程度で済み、後世に語り継がれる大成功を納めたと思われる。

ところが、石油業界にはじまった国際競争力を失うという構造不況は、その後鉄鋼、セメント等の貨物荷主に波及し、その結果船舶の新建造意欲は極端に低下し資金面から事業の存続も危ぶまれる状況になってしまった。

2. 暫定措置事業の今後のあり方

さはさりながら、現在、事業者はすべてこの事業の存続を前提として経営を行い且つ計画しているので、具体的に決定済みで実行中の方針に限り、たとえ事業者が痛みを分かち合っても絶対に実行しなければならない。

しかし、失敗の痛みをすべて事業者に負担させるのは社会的公正を欠く。国も荷主も何らかの形で応分の痛みを分かち合うべきであろう。

今後の船舶建造のあり方、内航海運の構造改革は外航海運に見られる市場原理の導入による活性化以外に取るべき道が見当たらないと思う。

現在のシステムの下での運賃、用船料についての「泣き」や「運動」では適正運賃はおろか船腹の需給を反映した運賃の取得すら不可能であり、良質かつ効率的な物流システムの構築は望むべくもない。

この際、現在の内航二法による規制の緩和ないし撤廃を是非ご検討願いたい。

暫定措置事業部会資料

8月27日

全国内航タンカー組合会長 立石信義