

## 1. 暫定措置事業のこれまでの評価

本事業は、船腹調整事業を解消し、自由で公正な競争的市場の構築を目指す中で、引当資格の財産的価値を補償しつつ過剰船腹を解消し、市況対策を実施しようというものであるが、

引当資格の喪失による事業者の倒産等の混乱は回避され、中小事業者の転廃も進んでいること。

内航船の解撤は進み需給環境は整備されつつあること

から一定の評価はできる。

ただ、引当資格補償の原資である建造納付金制度が、参入の障壁をとなり、自由な競争を阻害している点に加え、内航業界自身の競争力を低下させている点は否めず、国民経済的観点から本事業が長期に継続することは望ましくない。

国の産業政策の観点から今後のあり方を検討する必要がある。

## 2. 暫定措置事業の今後のあり方

本事業は内航業界が船腹調整事業を解消し、市場原理の導入により競争力強化を図るための過度的措置であり、早期終了すべきである。

今後の船腹建造のあり方

市場原理と自己の経営責任の下、より自由な船腹建造が促進されることが基本。  
内航海運の構造改善

船腹の使用期間が長期であること及び、係船等の輸送力調整が、経済的に困難であることから需給ギャップが生じやすい業界構造であり、需給ギャップに耐え得る企業規模及び、経営基盤の強化が必要。

そのため、零細事業者の集約、協業化等の施策を推進することが必要。

良質かつ効率的な物流システムの構築

競争力強化という観点から徹底した省力化船、省メンテナンス船等の近代化船の開発は当然であるが、陸運、海運の連携による「ユーザーからユーザー」までの一貫輸送システムの構築が必要。

以上