

## 内航海運暫定措置事業について

平成13年10月17日

石油連盟(JIJJ - / 太田)

### 1. 内航海運暫定措置事業のこれまでの評価

#### 石油業界の基本的考え方

内航海運暫定措置事業(以下「同事業」)の目的は、船腹調整事業の解消に伴い発生する引当資格問題を、内航海運事業者間で定めたルールにより、ソフトランディングで解決していこうとするものと理解している。同事業の一番の問題点は、新造船の建造コストを割高にし、内航船の自由な建造を制限している点であり、新規参入を含めた意欲的な事業者の事業展開の足枷となっていることである。その結果、内航海運業界の活性化や構造改革を阻害し、内航海運業の国際競争力(国内市場における輸入品との輸送コスト比較において)の低下を招いている。

暫定措置事業に欠けている視点(市場原理、国際化)

「市場原理(自己責任原則)」に基づく規制緩和

経済の構造変化を予測できず、建造・解撤量の見通しと納付金・交付金の設定額に問題があったことが、今般の事態の直接的な要因である。そもそも同事業は、解撤に見合った建造が行われることが大前提となっており、この前提なしには事業は成立せず、収支もバランスしない構造になっている。

市場を歪めた形での調整・誘導を行うことには自ずと限界があり、「船腹調整制度の早期撤廃」という本来の目的に立ち返るべきである。

自由化・国際化に伴う国際競争力の強化

国内の石油製品マーケットにおいては、国内で精製され内航船で輸送される石油製品とアジア地域の製油所から外航船で輸入された製品とが競合する構図になっている。国産の石油製品は、輸送コストの面で、効率的で国際競争力を備えた外航船で輸送される輸入品に対し、ハンディを負っている。国際競争力の視点から見ても、同事業は大いに問題があると思われる。

### 2. 暫定措置事業の今後のあり方

#### 今後の船舶建造のあり方

新造船のコストを割高にしている暫定措置事業を早期に終了し、自由な船舶建造が可能となる体制を実現し、内航海運業界の活性化と国際競争力の強化を図るべきである。

#### 内航海運業界の構造改革

経済の自由化・国際化という視点を常に意識しつつ、自己責任原則の下で各事業

者が自らの創意工夫による事業展開を進め、主体的・自律的な内航海運業界を目指していくことが望まれる。その際、暫定措置事業などの規制が、構造改革を遅らせる要因になることが懸念される。

#### 良質かつ効率的な物流システムの構築

新規参入を含めた意欲的な事業者の創意工夫により実現可能となるもので、これらの制約となっている諸規制の撤廃・緩和の推進は極めて重要な課題であり、同事業が今後とも継続されることは好ましくない。

以上の観点から、同事業をこのまま継続することは大いに問題であり、（必要であるならば）政府の強力な支援の下に速やかに事業を終了することが望ましい。

なお、収支バランスの悪化等同事業の実施により生じた問題について、荷主サイドにその責任と負担を求めるべきとの議論については、石油業界としては、当初から同事業の実施には否定的で、経団連などを通じて再三早期の終了を要望してきた経緯もあり、また同事業の性格上、内航海運事業者間のみで完結すべき問題と認識しており、全く理解できず、同意できない。

以上