

## 1. 暫定措置事業に関する評価

前回の部会で海運業者の委員から貴重なご意見を拝聴してその通りだと納得した点も多いが、全体としては不満が残る。と言うのは長年に亘りカルテル行為を継続して業界内を無風状態にしておきながら、このような惨憺たる結果を招いたのは何が原因なのか。我々一般的な経済常識を持つ人間には理解できない現象が今起きており、良い評価を与えるはずはない。

## 2. 暫定措置事業の今後のあり方

暫定措置事業をこれ以上継続して何のメリットがあるのか。あらゆる手段を講じて速やかに暫定措置事業を終了させ、以下に述べる新しい内航海運のシステムに移行して内航海運を活性化させるべきではないか。

## 3. 新しい内航海運のシステム作り

- a. 自由競争と自己責任による市場形成  
二度と国の援助を当てにしない制度。市場を形成する売り手と買い手の権利と義務を明確にする。
- b. 内航業界の構造改善  
前項の理想的な市場を形成するためには、船腹を供給する側の構造改善が必須である。当局には弱小船主の集約化、協業化の推進と一部の劣悪な船主の取締をお願いする。
- c. 安全で低廉な内航輸送コストの実現  
内航海運のコスト削減はわが国の国際競争力維持のため、国益を守るという観点からも必要な政策である。コスト削減が視野に入れば荷主の内航輸送へのシフトが加速し、それによって新しい船腹需要が顕在化すると思われる。国内貨物課が窓口となって広汎な対策に着手願いたい。例えば
  - ・船舶の定員問題： 現在の船舶の設備と船員の係わり方を調査し省力化設備の導入と定員削減の関係を明確化する。設備のグレードによって削減ランクづけを行なう。これによって新船建造のメリットを把握できる。( )
  - ・港湾利用の時間制限の緩和： 現状の問題点を調査し、設備によって解決できるものについては実行策を検討する。
  - ・混雑する航路の管制問題： 管制強化が陸上側の要員増となるが船舶側では船員の減少または船員の負担は減少する、全体として管制強化が国レベルでは有利と言う論理を検討願いたい。
- d. コスト保証船の育成  
セメント業界は、セメントタンカーをコスト保証船とすることで船腹調整制度の埒外として来た。結果的には内航海運業界に一切の迷惑を掛けていないことはご承知の通りである。この方式は船舶の建造時点で長期間（法定耐用年数15年）の積荷を保証するため、荷主は相当のリスクを負うことになるが、自由競争下でも安定した輸送力を確保出来ることから荷主によってはこの方式を採用することが考えられる。したがってコスト保証船には何らかの優遇策、（例えば、前掲のコスト削減に関して最高ランクにする、或いは事業団の最優遇金利を付与する、船舶検査時期の

優遇措置など)を導入してコスト保証船のコストがマーケット船を凌ぐこともあり得る状況を作り、積極的にこの方式の育成をすべきではあるまいか。

e . 海事局の働き

自由競争を履き違えると国益を失うことになる。「安ければ外国人船員で良い」との議論も注意を要する。国が自由なマーケットに関与することは戒めなければならないが、『21世紀の内航海運かくあるべし』との高い志をもって適切なる誘導をお願い致したい。

なお、暫定措置事業の継続が余儀ないものであるならば、現体制下でも取り組み可能な『安全で低廉な内航輸送コストの実現』を図るシステム作りに早急に着手願いたい。そしてこれは国内の道路輸送や鉄道輸送との比較でのコスト論ではなく、日本の産業の復活を懸けるという視点で追求されるべきだと思う。

#### 4 . セメント業界の要望

内航海運組合法に基づき実施している内航海運暫定措置事業の見直しについて

- (1) 今後、長期積荷保証を前提とする石灰石専用船及び炭酸カルシウム専用船の建造については暫定措置事業の対象外とする。
- (2) セメント専用船による粉体物質(炭酸カルシウム及び石こう)を輸送する場合は、暫定措置事業の建造認定制度の適用除外とする。

以 上