

第 部

21世紀に向かって舵をきる海運行政

—従来の行政が果たしてきた役割と新しい行政に向けて—

第 部 21世紀に向かって舵をきる海運行政 —従来の行政が果たしてきた役割と新しい行政に向けて—

はじめに

資源や食料の大宗を海外から輸入し、製品を輸出・輸入することで日々の暮らしが成り立っている我が国にとって、外航海運が果たす役割は極めて大きい。一方、国内に目を向ければ、内航海運は、鉄鋼、石油等の重量物を効率的に運送するために不可欠な輸送手段である。また、旅客船は、自動車が普及するに従ってその役割が縮小してきたものの、離島や海岸地域の住民にとってはまさに日常生活の足である。そして、港湾運送は海と陸の輸送を結びつける役割を果たしている。

このように、海運は我々の社会・経済生活を支える基盤である。

我が国海運は、第2次世界大戦で壊滅的な打撃を受けたが、我が国の経済復興にとって必要不可欠な産業インフラであり、国がその整備を行うことが期待された。我が国の海運に関する法制度、施策は、戦後昭和30年までにほぼ現在の姿が整えられたが、このような要請の下、その目的が主に輸送サービスの安定供給に置かれた。外航の海運協定制度及び日本籍船の維持・確保政策、内航海運の船腹調整制度、内航旅客船及び港湾運送の需給調整規制等は、関係事業者の努力とも相まって、輸送サービスの安定供給の確保という目的を達成するために効果的に機能してきたと言ってよいであろう。

しかしながら、戦後半世紀を経て、長引く景気の低迷等国内外をめぐる経済的環境の著しい変化を背景に、米英のアングロ・サクソン世界において市場原理の大胆な導入が経済的な成功をもたらしていることもあり、我が国においても、各事業者の創意や経営努力を生かし、サービスの低廉化・高度化・多様化を実現するために、市場原理の積極的導入という政策転換が行われた。輸送サービスが安定的に供給されることが当然のこととなった海運分野も、その流れの例外ではなく、利用者のニーズがさらに高度で多様なサービスの提供を求めるようになる中、平成9年以降、安定供給を支えた上述の主要施策の見直しが行われ、次々に、より競争的で事業者の自由な活動を認める制度に転換することとなった。

以下では、各施策ごとに過去を省みつつ、時代の要請に応じた海上交通の意義と役割を考えてみたい。