

1) 暫定措置事業のこれまでの評価

3 年間で約 1,000 隻(124 万トン)減船、一方新規建造船 170 隻、差し引き 830 隻減、総船腹量の約 10%強が減船。

特に、一般貨物船分野では約 15%の減船により、船腹需給が大幅に改善され、近い将来には市況は回復に向かう。

ただし、内タン部門は依然として船腹過剰。

2) 暫定事業の今後のあり方

今後の船舶建造のあり方

資金を自己調達できる事業主は全体の 1 / 3 位か。運輸施設整備事業団のような公的資金の機関が必要。

現事業団の建造方式には問題あり。

a) 事業団のコスト削減が必要 (技術部門の廃止)

b) 資金調達 : 船主 20 ~ 30%、事業団 80% ~ 70% とし、船種によって率を区分する。

c) 融資条件 : 事業主の体力にもよるが、傭船社 (荷主も含む) との契約内容、本船の採算性を重視。

内航海運の構造改革

内航海運業界は 5500 社の中小事業社があり、個々の経営基盤を強化し、自由な競争の土俵で戦える企業体質を構築することが必要。

その為には、

a) 船腹需給の適性化による海運市況の構築。

b) 集約化・協業化の促進。

良質かつ効率的な物流システムの構築

輸送の効率化の一つとして、RORO 化の推進。

a) 定時配送が必要な貨物。

b) 短時間配送を必要とする貨物

これらの貨物がシャーシー化され、RORO 船で輸送されている。

今後この傾向がさらに拡大されるかという点、鉄道、フェリーとの競争を考えれば、必ずしもそうとは言えない。

さらに今後モーダル・シフトを推進するためには、

RORO 船の 500Km 制限 / 4 港の緩和

小型 R O R O 船の建造条件の緩和

埠頭公社を民営化し、料金はマーケット・レートとする。

港湾の整備：輸送にマッチした港湾施設の整備。

航路制限の緩和：高速船(20～30 節)にあったルールへの見直し。

船員不足対策の一環として、定員削減のための省力化に対する助成。

自由償却制度の導入及び税制(固定資産税、石油税、登録税 etc)の見直し。

環境対策 (NO_x, SO_x, CO₂ の削減) に対する助成。

以上