

# 暫定措置事業に係わる所見

全国海運組合連合会  
会長 四宮 勲

## 1. 暫定措置事業のこれまでの評価

官界における規制緩和政策の推進と、荷主業界の相次ぐ合従連衡に伴う物流効率化推進による海上輸送需要の減少により、船腹過剰状態であった当時、暫定措置事業の導入により、交付金を交付して船舶の解撤等を促進したことが過剰船腹解消の為の有効な手段となったことは、評価できる。

しかし、一方において、交付金単価について平成14年度までの5か年間のみの表示方法を採用したことが、同事業そのものが5年間で終了してしまうのではないかとの誤解を与え、組合員事業者のみならず、船舶に融資している市中金融機関の内航海運業界に対する不安を煽り、事業者の意に反し、債権処理と相俟って船舶の処分と同時に廃業に追い込まれるケースも多々見受けられ、共生・共存の思想が崩壊した。

## 2. 暫定措置事業の今後のあり方

『市場原理の活用』『自己責任の原則』と言うことからすれば、「コスト+適正利潤」が保証されなければ船舶を建造する必要はないが、地球環境に対応し、且つ絶えず安定・安全運航の確保を求められる我が業界としては、老朽船を蔓延させる事を看過することは出来ず、常に最新鋭の設備を有する近代化船への代替建造を促進することが業界の使命でもあり、又事業者の宿命ともなっている。これが世界の商船の中で、日本が船齢の若い船隊を確保することを可能とし、誇りともなっている。

しかし、その負担を海運事業者のみに押しつけ、コストすら割り込むような現今の運賃・用船料では到底維持できずに撤退を余儀なくされることとなり、荷主業界の責任は大きいと言わざるを得ない。

換言すれば、「コスト+適正利益」さえ保証されれば代替建造は促進され、造船業界、ひいては地域経済の活性化にも繋がることとなる。

又、従来ややもすると内航海運は外部産業の主導により市場形成されて来ているが、ITを充実活用し、船舶・貨物・運賃・用船料情報等を積極的に開示して行くことにより、内航海運業界自身での市場形成が可能となり、ひいては運送業、貸渡業の業種区分も不要となることによって構造改革が進む。

効率的な物流システム構築のためには、内航海運のみならず、港湾の整備、休日・時間外等の積み卸し、夜間入港船型制限等の緩和、等々海事法令の見直しも必要であるが、将来的には陸運/海運/陸運の一貫輸送が可能となる企業体質に変身する努力が求められる。

以上