

# 暫定措置事業後の内航海運業界の在り方



令和2年2月21日

日本内航海運組合総連合会

# 内 容

1. 暫定措置事業について
2. 暫定措置事業終了後に内航海運業界が果たすべき役割
3. 内航海運組合法の必要性

# 1. 暫定措置事業について

「内航海運暫定措置事業」は、船腹調整事業解消に伴う経済的混乱の抑止のほか、船腹需給の引き締め効果、保有船舶の解撤や代替建造を促し内航海運の構造改革を促進する効果、環境性能の高い船舶の建造を進めるインセンティブ効果、大きな役割を果たしてきたことは事実である。

しかし既に平成27年に解撤交付金対象船舶が消滅したこともあり、現在は建造納付金により借入金を返済するための事業となっている。

このような理由からも、当初の予定通り、同事業は収支相償ったときに終了するべきである。

日本内航海運組合総連合会としては、その後は海上貨物輸送の物流業界団体として、業界を巡る諸課題に取り組むことにより、我が国経済の発展に貢献していきたいと考えている。

## 2. 暫定措置事業終了後に内航海運業界が果たすべき役割（1）

暫定措置事業終了後も内航海運業界が物流事業者として責務を果たしていくためには、下記事項に対する対応が不可欠。

- ① 安定輸送を確保し、荷主への輸送責任を果たす。



安定輸送を維持するためには、船員の確保が必須であり、そのための船員対策が必要。

- ② 生産性向上を行い物流事業者として成長戦略を描くことが必要。



そのためには、大型化・共同輸送等について、関係者と連携して物流システムの改良・改善を図る。

## 2. 暫定措置事業終了後に内航海運業界が果たすべき役割（2）

- ③ 物流事業者として、労務、環境、安全等についてコンプライアンス徹底が必要。



そのためには、安全、環境、適正な労務管理などに関する最新の状況を踏まえ、各種研修会の実施や啓蒙活動の推進を通じてコンプライアンス強化に努める。

- ④ 安定輸送の確保、生産性の向上、諸法制に対するコンプライアンスの維持を図るためには、取引環境の改善が必要。



荷主・オペ・オーナーの縦関係の従属性の高い内航海運において、①～③の事項を実現するためには、適正なコスト負担等取引環境の改善が必要。

- ※ 以上の課題については、内航海運業界だけで解決するのは難しく、行政、荷主、海運業界全体の理解と取り組みが必要。

### 3. 内航海運組合法の必要性

我が国は、周囲を海に囲まれるという地理的特性から、内航海運は社会的インフラとしての重要な機能を果たしている。

一方内航海運業界は、

- ① 高額な船舶を設備投資する船主に中小事業者が多く、同じ中小事業者が多いトラック業界と比べ、設備投資に対する負担が非常に大きい。
- ② 内航海運は装置産業であり、船舶の建造に長時間を要し、且つ、長期間効率的に稼働させるかが必要があるため、急激な経済変動に脆弱な特性を有する。
- ③ このため大きな経済変動に見舞われると、機動的に対応することが出来ず、船腹過剰に陥りやすく、マーケットが混乱し輸送責任が果たせなくなる。
- ④ なお、内航海運の顧客は国内物流でさらに海上輸送を行える荷主企業という非常に限定的なマーケットに限られるため、内航事業者の体力を超えた急激な変化への対応が厳しいという現状である。

以上のように内航海運は他の産業に見られない特殊な事情を抱える業界であり、緊急事態が発生した時の制度上のセーフティネットとして、内航海運組合法は必要と考えている。