

9・2 内航活性化小委員会

内航海運業界が抱える諸問題の解決に向けた方策検討のため、2003年6月に構造改革委員会のもとに内航活性化小委員会（委員長：立石信義旭タンカー会長）を設置した。2003年7月1日の第1回会合から数回に亘り検討を重ね、現在の内航海運の活性化を阻害している課題や問題点を明らかにし、それらの中から同委員会として取り組むべき諸課題の絞り込みと改善策等の取りまとめに向けた作業を行った。

内航海運暫定措置事業、船員問題、石油石炭税問題、適正運賃、コスト関連問題など幅広くメンバーが自由な立場での意見交換等を経て、2004年3月16日には、『内航海運業界の現状と課題に関する中間的とりまとめ』を作成し、内航海運の役割と現状を踏まえ、取り組むべき課題と改善方向について整理した。（資料9-2-1参照）

2004年度の内航活性化小委員会（委員長：前田恭孝近海郵船物流社長）については、2004年3月に内航海運の活性化に向けて当協会として取り組むべき方向について取りまとめた『内航海運業界の現状と課題に関する中間的とりまとめ』で洗い出された問題点のなかで、緊急度を整理し、本委員会で検討できること確認し、深化させる事とした。

〔資料9 - 2 - 1〕

内航海運業界の現状と課題に関する中間的とりまとめ案（骨子）

2004.3.16 内航活性化小委員会

当委員会においては、内航海運を巡る諸問題について、種々の角度から検討を行い、内航海運の活性化に向けて当協会として取り組むべき方向について概要以下を骨子とする中間的取りまとめ案を取りまとめた。

暫定措置事業

暫定措置事業は、船腹量が実質20%減少する等の効用があった反面、最近の代替建造の停滞による納付金減少により資金ショートの問題が顕在化した。

本問題が内航海運業における最大の懸案事項であり喫緊の課題でもある。いずれは解消したいという認識で関係者が一致しているものの、現に生ずる市中金融機関への返済を抜きにしては、改廃も含めた暫定措置事業全般に亘る抜本的な検討を行えない状況となっている。

このような状況下での当協会の役割として、応援のための方策を検討、暫定措置事業の早期終了を要望している日本経団連へのアプローチが必要との意見があった。

高コスト構造との指摘と課題

モーダルシフトの要請等、内航海運業の役割はますます重要となるが、その一方で、輸送コストの一層の低減が要請されるものと思われる。

これに備えるべくコスト分析を行ったところ、自助努力では改善できない燃料費および固定資産税や登録免許税の船舶税などの負担が大きいことが判明。特に、燃料費の負担は大きく、農林漁業と同様に実質的に石油石炭税等の負担のないスキームを目指すこととし、今後内航総連と連携し対

処していくこととした。

なお、船員費コストについては内航総連が取り組んでいる船舶設備の近代化による乗組み定員の合理化を側面からフォローしていくこととした。

船員問題

内航船員に関する過不足に関する実態を把握した統計がないことから、現時点では船員問題について共通の認識をもつまでいたらず、具体的な対策を提言することは困難なものがあつた。

なお、少子高齢化や海技伝承の見地から外国人船員の導入を含む船員問題について議論を行ったが結論を出すには至らなかつた。

以 上