

省エネ・環境対応は、まさに国策で推進されているが、目標値達成は極めて厳しい状況にあると聞いている。現状でも、物によっては海上から陸上輸送に移行している逆モーダルシフトが起こっており、今回の高速道路料金の追加値下げ措置

は、この流れをさらに推し進めるのではないかと大変危惧している。高速道路料金値下げの経済効果は否定するものではないが、環境政策に逆行することだけは避けたい。対策については旅客船・フェリーと同じである。

した2点間を最短距離で結ぶ、利便性・効率性の高い輸送機関である。このような海上輸送が、今回の高速道路料金の引き下げによる競争条件の変化により存続しなくなった場合、エネルギー問題、環境問題、住民利便の低下、危機管理などの面から社会的損失は甚大なものとなる。

## 旅客船・内航船 支援に関する決議

高速道路料金については、昨秋、「安心実現のための緊急総合対策」に基づく引き下げが行われ、さらに来月にも「生活対策」として、「休日

えた大幅な競争条件の変更となり、旅客、車両などの道路への転移による輸送量減少を招くことになる。

が緊密に連携して、陸上輸送における高速道路料金引き下げに対応する以下のような公的支援策について早急に検討し、実施する必要がある。

は上限1000円、平日は昼間も3割引」という値下げ・割引が実施される予定となっている。これらの値下げなどは高速道路利用者には大きな恩典となるものであり、景気浮揚効果も期待されるが、道路輸送と選択関係にあるフェリーなどの旅客船やRORO船などの内航船に対しては、当事者の自助努力の限界を超

すでに実施済みの料金引き下げ後の輸送動向からみても、これに加えて「生活対策」による引き下げが実施された場合、このままでは航路網は壊滅的な打撃を受け、多くの航路が維持さえも困難になることが懸念される。海運はエネルギー効率やCO<sub>2</sub>排出量を始め、騒音問題などを含めた環境面においても優れた特性を有し、また、海に面

- 1、港湾施設の利用負担の軽減などにより航路事業のコストを引き下げるとともに、その活性化、効率化に向けた取り組みを支援すること。
- 2、モーダルシフト促進施策を初めとする海上運送の利用促進措置
- 3、航路廃止、事業規模縮小に伴う離職者に対して支援すること