

## 内航フェリー・内航海運に対する支援策導入に向けた決議（案）

平成二十一年三月二十六日

自由民主党政務調査会

海運・造船対策特別委員会

自由民主党

海事立国推進議員連盟

旅客船は、年間約一億人の旅客や一、五〇〇万台の車両を輸送する基幹的な公共交通機関である。高速道路料金の引き下げは、景気浮揚効果が期待される一方、道路輸送と選択関係にあるフェリー等の旅客船に対しては、当事者の自助努力の限界を超えた競争条件の変更となり、このままでは多くの航路の維持さえも困難になることが予想される。

また、内航海運は国内貨物輸送の約四割を担い、基礎素材物資の約八割を輸送するなど我が国の経済活動と国民生活の生命線である。しかしながら、地方の中小零細業者が大多数を占め、昨春秋以降の急激な景気後退における輸送需要の急減と用船契約の解除等により、船腹過剰状態に陥っており、安全で安定的な輸送の確保に支障の生じるおそれがある。

このような事態に対し、海運・造船対策特別委員会及び海事立国推進議員連盟では、業界からのヒアリング等を実施し対応策について議論を進めてきた。環境面においても優れた特性を有し利便性・効率性の高い輸送機関である海運の重要性と、それを取りまく厳しい経済情勢等に鑑み、特に以下の点を追加経済対策に盛り込むとともに、時期を逸することなく早期に実行・実現するべきである。ここに緊急に決議する。

一、内航フェリーの競争力強化に向け、①海上運送の利便性を向上させ、需要を喚起し、利用を促進するための総合的施策（モーダルシフト促進施策）、②港湾施設の利用負担の軽減や、運航の省エネ化の推進等による航路事業のコスト引き下げなど活性化、効率化に向けた総合的施策、③雇用調整助成金などの雇用維持施策や離職者に対する支援等を実施する。

二、内航海運の活性化に向け、船舶の老朽化問題と船員の高齢化問題を解決し、安全で環境に優しい内航海運の基盤を強化するため、①環境性能向上等に資する代替建造や改造の促進に対する取組み、②老朽船の解撤に資する取組み、③雇用調整助成金などの雇用維持施策や離職者に対する支援等を実施する。