

津守先生は、標記演題について資料に基づき、概要以下の講演を行った。

① 暫定措置事業終了直前の業界の課題

：暫定措置事業が終了することの影響を十分に認識しないと、船腹過剰が顕在化し過当競争が常態化するだけでなく、正常な競争ルールの維持できなくなり、業界団体の存在意義がなくなる。そうならないためにも危機を正確に認識した上で適切な対策を講じて事前に混乱の芽を摘んでおく必要がある。

② 暫定措置事業終了による制度変化と船腹需給への影響

：暫定措置事業終了は、建造等納付金制度だけでなく、同制度で定められていた営業船・自家用船区分、船種区分、臨時投入船制度の廃止もともなう。また同制度を実施する際の手続きもなくなるため、その際、発生していた全海運・内航総連等の手数料収入もなくなる。そうすると新造船や船舶大型化がこれまでと比べて容易になるだけでなく、自家用船での営業や異なる船種での輸送、あるいは臨時投入船を主体とした輸送等が自由に行えるようになるため、船腹過剰が顕在化する可能性が高くなる。同時に手数料収入がなくなることで業界団体は予算面で業務を縮小せざるを得なくなり、船腹過剰への対応能力が大きく低下することになる。

③ 暫定措置事業終了時の船腹需給状況（予測）

：リーマン・ショック後、内航輸送市場における船腹需給状況を見てみると、輸送需要は漸減しているのに対して船腹量は漸増している。また1980年代以前は日本の製造業は日本国内でフルセット型生産体制を持っていたため、国内での原燃料や中間財の大量輸送があったが、その後、国際的な水平分業の進展によってフルセット型生産体制は解体し、国内輸送が国際輸送に転換している。そしてこの構図は今後、変わることはないと考えられる。そのため少子高齢化・生産年齢人口減少という状況が続く限り、内航輸送量は構造的に減少し続ける。一方で暫定措置事業終了によって船腹過剰が顕在化する可能性がある。この状況を正確に認識し適切な危機感を持つ必要がある。

④ 暫定措置事業終了がもたらす組織への影響

：暫定措置事業終了は全海運・内航総連等業界団体の手数料収入を大きく減少させるだけでなく、手続きがなくなることによって中央組織と地方組織の関係も希薄化する。そして一般事業者は地方組織を相手に手続きをしていたことから、手続きがなくなるということは一般事業者と地方組織との関係も希薄化する。暫定措置事業終了は業界団体の存在理由が乏しくなるだけでなく、資金と業務の両面で実態でも業界団体内部の意思疎通が弱くなり、業界の求心力が低下する。そうすると脱退する事業者が出てくるため、さらに業界の求心力が低下するという悪循環に陥る可能性がある。これらのことも事業者・業界は十分に認識しておく必要がある。

⑤ 全海運の今後の対応のあり方

：全海運はすでに内航総連に対して暫定措置事業終了後の新事業案を提案している。今後も全海運は提案力という形で業界全体をリードしてもらいたい。トラック業界とは異なる内航海運の実態を反映させ、実現可能で有効な競争ルール適正化事業を考える必要がある。そしてそれは船員確保・育成の円滑化と関連させたものになるだろう。また業界団体は一元化・一体化していないと行政は相手にしない。業界運営のリーダーシップを取ることで一元化の中核に全海運はなるべきである。