

保利耕輔・自民党政調会長へ内航海運緊急不況対策  
について陳情のご案内

3月17日、内航総連合会は保利自民党政調会長に対して、内航海運緊急不況対策に係る平成21年度補正予算要望事項として別紙の通り船齢16以上の老朽船処理促進助成制度構築等3項目等を要望した。

以上

平成21年3月23日

全国海運組合連合会

平成 21 年 3 月 17 日

自由民主党政務調査会

会長 保利 耕 輔 殿

日本内航海運組合総連合会

会長 上 野 孝

### 内航海運緊急不況対策に対する平成 21 年度補正予算要望

内航海運は国内貨物輸送の約 4 割を担い、中でも鉄鋼、石油、セメント等基礎素材物資の約 8 割を輸送する国内物流の大動脈であり、我が国の経済活動と国民生活に重要な役割を果たして参りました。また、内航海運は単位当たりの CO2 排出量がトラックの 1/4 と環境面においても優れた輸送機関であります。

しかしながら、我々内航海運業界はその生い立ちからして、地方の中小零細事業者が大多数を構成しており、企業体力的に決して恵まれた状況に無いのが実情であります。

そのような中で、昨年秋のリーマンショック以降の急激な景気後退の余波を受け、輸送需要の急減とこれに伴う返船など用船契約を解除等される船舶が続出しつつある状況となっております。そのため内航海運業界は既に船腹過剰状況に陥っており、このまま推移すれば業界全体が壊滅的な影響を受けざるを得ず、安全で安定的な輸送の確保にも支障の生ずることは明白であります。

特に船腹過剰の大きな問題として、これまでも耐用年数を過ぎた老朽船の比率が高いことが問題であった内航海運業界において、世界同時不況の影響から老朽船の海外売船等の処理が困難となっており、このためエネルギー効率の悪い古い船が残って相対的に新しい船の方が処分されると言う極めて歪な事態に陥っております。

さらに、現下の状況では代替建造意欲も大きくそがれており、老朽船比率がなお一層高まり、安全性や輸送効率の低下が危惧されます。

また、我々としては船員の雇用継続についてはもとより最大限の努力を致しておりますが、陸上勤務者にある雇用調整助成金制度が船員には適用されないため、雇用の確保に大変苦慮しております。

このような危機的状況にある中で、内航海運業界としても出来る限りの自助努力を致しておりますが、業界のみで対応できる範囲には限度がございます。どうか以上の事情ご賢察の上、平成21年度補正予算において、下記のような公的支援を頂けますよう何とぞお願い申し上げます。

## 記

1. エネルギー効率の悪い船齢16年以上の老朽船の処理を促進するため、内航海運業界が一定期間緊急に行う老朽船処理促進助成制度構築への支援
2. 代替建造促進のため、「鉄道建設・運輸施設整備支援機構」の共有建造方式を用い、一定期間内に環境性能の高い船舶を建造する者に対する使用料を大幅に軽減するための予算措置
3. 陸上勤務者と同様に、船員に対しても雇用調整助成金制度が適用されるようにするとともに、離職船員対策等を充実・強化するための予算措置

なお、補正予算要望とは異なりますが、内航海運業について中小企業信用保険法の特定業種に指定していただいているにもかかわらず、金融機関・信用保証協会によっては厳しい運用がなされ、セーフティネットとしての機能を十分果たしていないとの声が各地より上がってきております。緊急保証制度の趣旨に鑑み、出来る限り弾力的な運用がなされますよう関係方面へのご指導をよろしくお願い申し上げます。