

内航海運・内航フェリーに対する支援策導入に向けた決議文採択
等について、ご案内

さて、本日（3月26日）自民党の海運造船対策特別委員会（委員長：村上誠一郎先生）及び海事立国推進議員連盟（会長：衛藤征士郎先生）の合同会議が開催されました。

この会議は、前回の去る2月26日の合同会議に引き続き内航海運の活性化に向けた支援策と内航フェリーの競争力強化に向けた支援策を取りまとめるため開催されたものです。

冒頭、総連合会長より別紙「内航海運緊急対策の要望」について記載の4項目（尚書きを含め）の実現方について強く訴えました。

席上、多数の先生方より内航海運の重要性を踏まえた力強い支援策の構築とその実現化に向けたご発言があり、結論として別紙の決議案が全会一致で採択され、追加経済対策に折り込むべく直ちに党三役、国交大臣、経産大臣、財務大臣へ申し入れることとなりました。

平成21年3月26日

全国海運組合連合会

平成 21 年 3 月 26 日

内航海運緊急不況対策の要望について

日本内航海運組合総連合会
会長 上野 孝

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、下記のような公的支援を頂けますよう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。

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、昨年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、それをと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（モーターシフト促進施策）、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。