

## 内航海運における市場主義改革の課題

Reform Problems on Market Economic in Coastal Shipping

澤 喜司郎

Kishiro Sawa

### はじめに

1999年12月の中小企業基本法の改正によって中小企業政策の基本理念と政策理念の抜本的な見直しが行われ、そこでは「中小企業を弱者として位置づけ、弱者の保護と救済を行う」というかつての中小企業政策の基本理念が「独立した中小企業の多様で活力ある育成・発展を図る」へと転換され、これに基づく具体的な中小企業政策は「独立した経済主体としての中小企業者の自主的な努力」を前提として展開されることになり、ここに見直された中小企業政策の基本理念の実体的な意味がある。つまり、これは「やる気のある者(リスクに挑戦しようとする者)には支援するが、やる気のない者には支援しない」、「やる気のない既存の事業者よりもやる気のある人(事業者)の創業や経営革新を支援する」というものであり、政策体系的には「自助努力を支援する政策体系」へと転換されたのである。

内航海運業も、この中小企業基本法の法制下に置かれることはいうまでもなく、従って将来の内航海運においてはやる気のある人(事業者)の創業や経営革新を通して成長と発展を図るべきであり、そのための環境整備が重要な課題となる。言い換えれば、「独立した中小企業の多様で活力ある育成・発展を図る」ための中心的な政策課題は「市場メカニズムの尊重と活用を基礎とし、その障害の除去を図る」ことであるとされ、この「障害の除去」こそが環境整備を意味するものである。そのため、やる気のある人(事業者)の創業

や経営革新を支援するために何よりも重要な課題には、内航海運業法が定める許可の基準(基準船腹量)の撤廃と暫定措置事業の一刻も早い廃止の2つがあるとかつて筆者は論じた。<sup>1)</sup>

そこで、本稿ではやる気のある人(事業者)の創業や経営革新を通して将来の内航海運における成長と発展を図るためには、内航海運業法が定める許可の基準(基準船腹量)の撤廃と暫定措置事業の一刻も早い廃止が何よりも重要な課題であることについて、若干の考察と解説を行いたい。なお、筆者は2000年10月に設立された「内航海運ビジョン研究会」の座長を務めているが、本稿の内容は同研究会の見解とは無関係であり、筆者の個人的な意見・見解であることをお断りしておく。

## 1. 基準船腹量の撤廃の意義

### (1) 基準船腹量と事業の制約

2000年3月末現在の内航運送業者数は1,961社、内航船舶貸渡業者数は3,782社であり、このような区分の法的根拠が内航海運業法が定める許可の基準(基準船腹量)である。

内航海運業法は、内航海運業とは「内航運送業及び内航船舶貸渡業をいう」(第2条第2項)と定義し、内航運送業とは「内航運送をする事業」であって、海上運送法に規定する旅客定期航路事業及び旅客不定期航路事業、港湾運送事業法に規定する港湾運送事業、同法第2条第4項の規定により指定する港湾以外の港湾において同法第3条各号に掲げる事業に相当する事業を営む事業以外をいい(第2条第3項)、「総トン数100トン以上又は長さ30メートル以上の船舶による内航運送業又は内航船舶貸渡業を営もうとする者は、運輸大臣の許可を受けなければならない」(第3条第1項)ばかりか、「内航運送業に

---

1) 拙稿「21世紀の内航海運への期待と課題—経営革新を通して成長・発展を—」『内航海運新聞』平成13年1月1日新年特集号。

あつては、当該事業の用に供する船舶の船腹量が運輸省令で定める船腹量をこえるものであること」(第6条第1項2号)とされている。

そして、運輸省令で定める船腹量について、「内航海運業法施行規則」は離島航路を除いて「鋼船を使用して営む事業にあつては1,000総トン」、船舶安全法にいう平水区域を航行区域とする船舶、木船、はしけのみを使用して営む事業にあつては200総トンとするとともに(第4条第1項)、「前項の船腹量には、貸渡期間が6月未満の貸渡しに係る船舶の船腹量は、これに算入しない」(第4条第2項)としている。

つまり、船舶安全法にいう平水区域を航行区域とする船舶、木船、はしけのみを使用して営む事業を除き、鋼船を使用して内航運送業を営むにはその事業の用に供する船舶の船腹量が1,000総トンを超えなければならないとされ、もしこの基準船腹量に満たない場合には内航運送業としての許可が得られず、内航船舶貸渡業と規定されることになる。この内航船舶貸渡業を内航海運業法は「内航運送の用に供される船舶の貸渡(期間よう船を含み、主として港湾運送事業法に規定する港湾運送事業(同法第33条の第1項の運送をする事業を含む。)の用に供される船舶の貸渡を除く。)をする事業」(第2条第4項)としている。

このように内航海運業法が許可の基準(基準船腹量)を定め、かつては「この基準によって零細運送業者は排除され、貸渡業者に移行を強いられ」<sup>2)</sup>たばかりか現在でも内航船舶貸渡業の事業を制約し、また「内航海運市場は荷主・オペレーター(運送業者)間取引とオペレーター・オーナー(貸渡業者)間取引の2つの市場によって構成」<sup>3)</sup>されることになり、これによって内航海運市場において経済効率性が低下したばかりか、自由、透明、公正な発展性も失われたのである。

「貸渡業者から運送業者への脱皮策として、運送業者許認可基準の緩和が

2) 大久保哲夫「内航海運の概況と課題(前編)」『運輸と経済』平成8年3月、36頁。

3) 岡田清「内航海運市場の変遷とその政策」『運輸と経済』平成12年1月、49頁。

挙げられるが、実態としては小規模運送業の誕生につながり、過当競争を更に促進してしまう問題もある<sup>4)</sup>といわれるが、それが過当競争をさらに促進するものであっても、やる気のある人(事業者)の創業や経営革新を通して将来の内航海運における成長と発展を図るためには、内航海運業法が定める許可の基準(基準船腹量)の撤廃が必要とされるのである。

## (2) 基準船腹量の撤廃の効果

内航海運業法が許可の基準(基準船腹量)を定めているのは、同法が制定された当時の内航海運業界の事情を反映したものであって、それは「慢性的な船腹過剰と企業の脆弱性を克服し、内航海運の合理化、近代化を図るため、3年計画による近代的経済船の整備と過剰船腹の処理および内航海運企業の適正規模化を行う<sup>5)</sup>」ことを骨子とする内航海運対策要綱の決定(1966年5月)に基づいて同年に内航海運業法の一部改正が行われたからである。同改正によって、内航海運業は登録制から許可制に改められ、内航運送業については一定の支配船腹量の保有を要するという許可基準が定められ、さらに「営業所、代理店の形態、保有隻数、自己所有船の比率、荷主の積荷保証(貸渡業については、用船契約)の有無、資金調達能力等について厳重に審査される<sup>6)</sup>」ことになったのである。その後、内航海運業法および内航海運業法施行規則の一部改正は行われているものの、許可の基準(基準船腹量)は現行法においても存在している。

現行法における許可の基準(基準船腹量)の撤廃が意味するところは、内航船舶貸渡業を廃止しようとするものではなく、やる気がありリスクに挑戦しようとする内航船舶貸渡業者に内航運送業者としての事業を認めること(一般にいわれるオーナーの運送業資格取得)であり、それによって上述のように「小規模運送業の誕生につながり、過当競争を更に促進してしまう問題もあ

4) 内海太郎「内航海運業界が積み残してきた課題」『海運』1999年9月、19頁。

5) 運輸省編『運輸白書』昭和42年度、237頁。

6) 同上、242頁。

る」といわれるが、それが仮に過当競争をさらに促進するものであっても、それが市場を効率化させると同時に自由、透明、公正な内航海運市場の形成の契機となるからである。そして、許可の基準(基準船腹量)の撤廃が中小企業政策において「独立した中小企業の多様で活力ある育成・発展を図る」ための中心的な政策課題とされている「市場メカニズムの尊重と活用を基礎とし、その障害の除去を図る」ことを意味するものであることは改めて言うまでもない。

また、内航海運業法が定める許可の基準(基準船腹量)がオペレーター(内航運送業)とオーナー(内航船舶貸渡業)という用船市場における取引関係を制度化し、それが荷主とオペレーターという内航海運市場における取引関係から人為的に隔絶され、その取引の性格上、内航船舶貸渡業者は需要変動の「緩衝剤」的役割を内航運送業者によって担わされることになるために、内航運送業者と内航船舶貸渡業者のあいだの関係は必然的に支配・従属的關係へと変貌することになる。このような支配・従属的關係は「不公正な取引が散見され、取引上劣位にある中小企業者の利益が不当に侵害されたり、被害が十分に救済されないケースが生じ得る」<sup>7)</sup>とされるように、内航海運市場における運賃の低下がそれ以上に用船料を低落させることはあっても、運賃の上昇以上に用船料が上昇することはなく、運賃が上昇しても用船料が上昇しないことさえ当然のこととするものである。そのため、公正な取引を確保するためには不公正な取引を排除する必要がある、その一つの方法が許可の基準(基準船腹量)の撤廃による内航運送業者と内航船舶貸渡業者のあいだの支配・従属的關係の解消であって、それによって市場が有効に機能するための前提が与えられることになる。

他方、内航海運業法が定める許可の基準(基準船腹量)の撤廃は、内航船舶貸渡業者に内航運送業者としての事業を可能にするだけでなく、船舶を保有しない純オペレーターの誕生も可能にする。純オペレーターの必要性につ

7) 中小企業庁編『中小企業白書』2000年版、421頁。

いては賛否はあろうが、少なくとも現行の荷主—内航運送業者—内航船舶貸渡業者という力関係的な支配・従属関係よりも分業(機能分担)が促進されることによって経済効率性が高くなることは言うまでもないが、それには上述のように純オペレーターとしての内航運送業者と内航船舶貸渡業者のあいだの公正な取引の確保が前提となる。

このように、内航船舶貸渡業者に内航運送業者としての事業を可能にし、船舶を保有しない純オペレーターの誕生を可能にする内航海運業法の定める許可の基準(基準船腹量)の撤廃は、すべての事業者にリスクに挑戦する機会を平等に保障することになる。これまでは「高度なリスクへの挑戦は無謀とみなされ、回避するのが得策とされてきたため、資本主義経済の活力が生かすに足りない嫌いがあった」<sup>8)</sup>が、リスクへの挑戦が資本主義経済の活力源であり、それが低迷する内航海運の発展・成長の鍵となって内航海運の活性化に資するものと考えられるのである。

## 2. 暫定措置事業の廃止の意義

### (1) 船腹調整制度としての暫定措置事業の問題点

船腹調整事業は1998年5月に廃止され、それと同時に「長年にわたり同事業が実施された結果既存船の引当資格が一種の営業権として取引されてきたことを踏まえ、同事業の廃止により無価値化する引当資格の経済的価値を手当するため」<sup>9)</sup>に導入されたのが暫定措置事業であり、それは日本内航海運組合総連合会(以下、内航総連と略す)が実施する船腹調整事業に他ならない。

この暫定措置事業は概要的には、内航総連が既存の自己所有船を解撤等する転廃業者に対して交付金を交付する、交付金の交付のために必要な資金は内航総連が金融機関等から調達(運輸施設整備事業団の調達分については政

8) 佐和隆光『市場主義の終焉』岩波新書、2000年、185頁。

9) 運輸省海上交通局編『日本海運の現況』平成12年版、88頁。

府保証)する,船舶建造業者は新造船の重量トン数等に応じて内航総連に納付金を納付(納付金の一部に代えて既存の自己所有船をスクラップ等することも可能)する,内航総連は船舶建造業者が納付する納付金によって金融機関等からの借入金を返済するというものである。そして,暫定措置事業の実施状況は2000年5月現在,解撤等交付金申請の認定量は合計821隻912,000対象トン,交付金総額は676億4000万円となっており,このうち716隻787,000対象トンの解撤等が実施され,597億7000万円の交付金が既に交付されている。一方,建造等納付金申請の認定量は合計76隻205,000対象トン,納付金総額は63億円であり,認定量ベースでは内航総連は613億4000万円の債務を背負っていることになる。その額は,1998年度の平均的な内航運送業1社の経常利益で計れば1,700年分,平均的な内航船舶貸渡業1社の経常利益で計れば17,000年分に相当する。<sup>10)</sup>

かつての船腹調整事業が「内航海運を本来の輸送市場から投機市場へと変質させ,投機的要素を含む中小零細性という内航海運業界の構造を固定的なものにし,制度的に内航海運本来の自由な発展を阻害してきた」<sup>11)</sup>が,同事業の廃止は暫定措置事業の実績が示すように投機的要素の強い船主の排除等に一応の成功を収めたといえるかも知れない。しかし,暫定措置事業の実績からは「引当資格の保有の有無に関わらず,一定の納付金を支払えば船舶を建造できるため,船舶建造の自由度が高まる」<sup>12)</sup>ということを実現したとは言えない。

また,暫定措置事業においては解撤等交付金単価の問題や船齢15年超船ルール問題もあるが,現行の内航総連による暫定措置事業は内航総連における交付金総額と納付金総額の収支が相償った時に終了するとされているために,永遠に終わらない可能性もあり,そのことは内航新聞社が行ったアンケート調査で「内航総連の共済事業および共同事業についてはどうなっていると

10) 同上, 88, 168頁を参照。

11) 拙稿「21世紀に向けての内航海運の課題」『海運』2000年5月, 14頁。

12) 運輸省編『運輸白書』平成11年度, 354頁。

思いますか」という問いに対してオペレーターの57%、オーナーの47%が「暫定措置事業のみが続いている」と回答していることや、内航海運業者は「解撤等交付金単価の問題あるいは船齢15年超船ルール問題とともに、果たして今後適正な運賃・用船料が収受できるかどうか、それらの成り行きを見たうえで撤退するか生き残るかを決断したい」<sup>13)</sup>としていることから明らかである。

暫定措置事業は、既存の自己所有船を解撤等する転廃業者(やる気のない事業者)に対して無価値化した引当資格の経済的価値を手当するだけの事業であり、転廃業しない内航海運業者(やる気のある事業者)に対する事業ではなく、新船の建造に際して納付金を課すことによってやる気のある内航海運業者の足を引っ張るために、現在の暫定措置事業が行われている限り内航海運の成長・発展はあり得ないと言わざるを得ない。つまり、転廃業しようとする内航海運業者のために時間と労力を費やしても内航海運業界に何らの価値も生まず、時間と労力は価値を生むことに費やすべきである。そのためにも、やる気のある人(事業者)の創業や経営革新を通して将来の内航海運の成長・発展を図るためには暫定措置事業の一刻も早い廃止が必要とされるのである。

## (2) 暫定措置事業の功罪と廃止の意義

暫定措置事業における誤りは、1995年6月の海運造船合理化審議会答申において「船腹調整事業については小規模な事業者を中心に同事業への過度な依存体質を生んでおり、このことが事業規模拡大等による経営基盤強化に向けた構造改善が進まない要因の一つになっていること、同事業の下では、意欲的な者の事業規模の拡大や新規参入が制限されるため、内航海運業の活性化等の支障になっていることなどの弊害が生じていることから、内航海運業の活性化及び構造改善の推進を図るため、船腹調整事業の計画的解消を図り、

13) 『内航海運新聞』平成13年1月1日新年特集号。



市場原理をより強く働かせるべきである」とされ、船腹調整事業が廃止されたにもかかわらず、転廃業者に対する交付金を船舶建造業者つまり新船を建造して事業規模の拡大を図ろうとする内航海運業者の納付金から調達しようとしたため、結果的に船腹調整事業を継続することになってしまったことである。

また、船腹調整事業が廃止されたにもかかわらず、その廃止を答申した審議会での「適正船腹量」の審議を経て当該年度以降の5年間について各年度の適正な船腹量を国土交通省令で定める船種ごとに定め、運輸大臣が告示するという制度(内航海運業法第2条の2)は、未だに政府レベルにおいても船腹調整事業が継続されていることを示すものであり、これは船腹調整事業を廃止したという事実と矛盾するものである。さらに、かつて運輸省は「内航海運を取り巻く環境が大きく変化する中で、効率的な内航輸送サービスを安定的に供給するために、競争原理導入の必要性が強く指摘され、平成10年5月にスクラップ・アンド・ビルド方式による船腹調整事業を解消した」<sup>14)</sup>のであれば、そもそも適正船腹量は市場的効率基準に基づいて事後的に決まるものであって計画的に政府が決めるものではないということ、言い換えれば「人間社会に不確実性とリスクがつきものだとするれば、リスクをできるだけ小さくしようとする行動、その極端であるリスク回避型行動は、えてして保守的なものとならざるをえない。一般に、経済社会におけるリスクに挑戦する人が多ければ多いほど、経済社会は活性化するはずである」<sup>15)</sup>ということを知らねばならない。

さて、筆者が主張する暫定措置事業の廃止が目的とするところは、転廃業者に対する交付金を船舶建造業者の納付金から調達するという仕組みを解消することによって新船の建造を自由化し、納付金という余分な経済的負担から新船を建造しようとするすべての内航海運業者を解放するとともに納付金

14) 運輸省海上交通局編、前掲書、87頁。

15) 佐和隆光、前掲書、184頁。

という余分な経済的負担力の有無にかかわらず新船を建造するというリスクに挑戦する出発点としての機会を平等に保障することにある。暫定措置事業の下での納付金は、余分な経済的負担を強いることによって新船の建造による事業規模の拡大を制限するために内航海運業の活性化の支障となり、同時に納付金に相当する分だけ企業の経営基盤を脆弱化させ、市場での競争力を低下させることになる。

それにも増して何よりも問題とされねばならないことは、転廃業者に対する交付金を何故に船舶建造業者つまりやる気のある内航海運業者だけが負担しなければならないのかという不平等の問題である。このような不平等は船腹調整事業におけるスクラップ・アンド・ビルド方式という考え方がそのまま引き継がれているからであり、このような不平等があるために、上述のように建造等納付金申請の認定量が合計76隻205,000対象トン、納付金総額が63億円にすぎないのかもしれない。

### (3) 内航総連の債務と処理

暫定措置事業を廃止し、船舶建造業者による納付金の納入(認定を含む)を取り止めることによって転廃業者に対する交付金を船舶建造業者だけが負担するという不平等を解消し、新船の建造を自由化すれば、そこには暫定措置事業の主たる業務である転廃業者に対する交付金をどうするのか、言い換えれば転廃業者を如何に救済するのかという問題が残されることになる。

筆者は、そもそも転廃業者を救済することには疑問をもち、かつて運輸省が暫定措置事業の必要性について「船腹調整事業を解消する場合には、引当資格の財産的価値が消滅することとなるため、内航海運業者の事業経営に多大な影響を与え、社会問題化するおそれがあるとともに、内航海運業や中小造船業等が基幹的産業となっている地域における経済の急激な地盤沈下が起こることも予想された」<sup>16)</sup>としていたことに対して、「前者は内航海運に何ら

16) 運輸省編『運輸白書』平成10年度、309頁。

の愛着や展望も持っていない投機的要素の強い船主を救済しようとするものでしかなく、それは近年の金融機関が破綻した場合の構図に似ている。他方、後者についてはそもそも現在の経済社会においてはその根拠とはならないばかりか、多くの地域ではすでに人口の減少によってそれ以上の地盤沈下が起きている<sup>17)</sup>と批判した。

というのは、船腹調整事業という護送船団方式と呼ばれる競争回避型システムの中でかつては大きな利益を手にしていたにもかかわらず、船腹調整事業の廃止によってリスクに直面したならば自助より公助をとという思考によって暫定措置事業というリスク回避のためのシステムをつくりあげ、そのような暫定措置事業は「北欧や英国の福祉国家が唯権利主義的傾向を助長し、自助より公助をとという思考方式を定着させ、その挙げ句が経済発展の原動力を失ってしまった<sup>18)</sup>といわれるように、内航海運の発展の原動力を失わせるものであるからである。2000年5月現在での建造等納付金申請の認定量が合計76隻205,000対象トンにすぎないのは、内航海運の発展の原動力が失われていることを表しているのかもしれない。

そして、船舶建造業者による納付金の納入(認定を含む)を取り止めて新船の建造を自由化し、新船の建造を通して事業規模の拡大を図ろうとするやる気のある人(事業者)の創業や経営革新を通して将来の内航海運の成長・発展を図ろうとするならば、暫定措置事業を一刻も早く廃止すべきである。ただし、暫定措置事業を廃止しても内航総連における債務処理(その規模は不明だが、上述のように2000年5月現在では613億4000万円)という後始末がまっている。その後始末として、船腹調整事業が廃止された後に内航海運業者となった者を除き、すべての内航海運業者が年間の営業利益に対して一定の比率で課せられる毎年の拠出金と保有船腹量に対して一定の比率で課せられる毎年の拠出金によって内航総連の債務を処理するという方法が考えられ、ここで

17) 拙稿「21世紀に向けての内航海運の課題」(前掲), 14頁。

18) 丸谷冷史「経済発展と平等の理念」『計画行政』第23巻第4号, 2000年10月, 13頁。

大切なことは拠出金を利益ベースと保有船腹量ベースという2本立てで課すことであり、その両者間の比率については内航総連が相談の上決定すればよい。そして、年間の営業利益や保有船腹量に対して課す一定の比率をどの程度とするのか、また債務がどの程度であるのかによって内航海運業者が拠出し続ける年数が決まるが、その年数が短期間でないことは確かである。

この方法は、船腹調整事業が廃止された後に内航海運業者となった者を除くすべての内航海運業者が船腹調整事業によって競争を回避してきたことによる経済的な付けを公平に負担をするという意味と、暫定措置事業の下ですでに交付金をうけて転廃業した者はそのような選択の機会がすべての内航海運業者に公平に保障されていた中で自己責任において自己所有船を解撤等したという自己選択が評価され、船腹調整事業による経済的な付けの負担を免除されるという意味を持つ。もし、このような債務処理の負担をしたくなければ転廃業すれば済むが、この時には一切の交付金等はない。

また、暫定措置事業のように転廃業者に対して交付金を交付するという救済を行うのであれば、その期間を明確にした上で年間の営業利益や保有船腹量に対して課す一定の比率を高め、年々の債務処理をした後の拠出金の残高に応じて自己所有船を解撤等する転廃業者を認定して交付金として交付するという共済事業的な方法もある。この方法は、将来的に転廃業する内航海運業者にとっては交付金を自らが積み立てるという意味を持つ。

## おわりに

日本経済において極めて重要な役割を担っている内航海運業界も1999年12月の中小企業基本法の改正によって、そのあり方が問われ、いま大きな転換点に差し掛かっている。内航海運業界においていま求められていることは、かつての船腹調整事業など護送船団方式と呼ばれる競争回避型システムに別れを告げ、リスクに挑戦する人や企業の創業と経営革新を通して内航海運の成長と発展を図っていくという認識と、そのための環境整備であり、日本型

内航海運の制度や慣行を見直し、自由、透明、公正な内航海運市場(経済)につくり替えるための市場主義改革である。

市場主義改革の第一歩としての1998年5月の船腹調整事業の廃止は、内航海運に巣食っていた投機的船主の排除に一応の成功を収めたといえるかもしれないが、暫定措置事業による船腹調整事業の継続や内航海運業法が定める許可の基準(基準船腹量)は未だに意欲的な事業者の事業規模の拡大や経営革新を制限し、内航海運の活性化等の支障となっていると言わざるを得ない。

日本型内航海運の制度や慣行は、競争を回避しリスクを最小化するため、一部の内航海運業者にとっては快適なものである反面、荷主—内航運送業者—内航船舶貸渡業者という系列的力関係の下では荷主から距離的に遠ざかるに従って、効率性が低下し不公正なものとなる。そのため、暫定措置事業による船腹調整を廃止するとともに内航海運業法が定める基準船腹量を撤廃し、すべての事業者にリスクに挑戦する機会を平等に保障することが市場主義改革としてまず必要とされる。というのは、リスクへの挑戦が資本主義経済の活力源であり、それが低迷する内航海運の成長・発展の鍵となるからである。

ここで、機会平等の保障がまず必要であるとしたのは市場主義改革がすべてではないが、優先されなければならないからである。市場主義改革の目的は効率性を確保することであり、それ以外の何ものでもなく、そのため市場主義改革と同時並行的に運輸行政改革や、市場主義改革に伴う負の副産物の発生を回避・低減するための改革も行われなければならない。なお、ここにいる運輸行政改革とは単に「小さな行政府」をつくることではなく、地球温暖化が進行する中での地球環境の保全など市場主義改革に不可避な「市場の失敗」と、トラック、鉄道、内航海運という複数の輸送手段が併存することによるセカンド・ベスト的な「市場の失敗」を補うために行政府の役割を明確にし、そのための公正なガバナンス機能を強化することである。この点についてはいずれ稿を改めて論じたい。

暫定措置事業による船腹調整の廃止や内航海運業法が定める基準船腹量の

撤廃は、内航海運における市場主義改革の一つの方向を示すにすぎないが、これを手がかりに市場主義改革について議論し、市場主義改革を優先して断行していくことが内航海運業者に課せられた課題である。<sup>19)</sup>

(脱稿日：2001年1月5日)

---

19) 拙稿「内航海運の行方」『中国新聞』平成13年1月13日付朝刊。