

【海 事 局】

1. 日本人船員の確保・育成について

海洋立国であるわが国において船員は、国民生活の安定や経済の維持・発展に大きく寄与している。しかしながら、海運・水産産業に従事する船員数の減少には歯止めがかからず、高齢化の進行も極めて深刻となっている。同産業を支える上で後継者の確保・育成は最重要課題であり、日本人船員の計画的増加に向けて、実効性のある量的確保策を国策として講じるとともに、次世代を担う船員志望者の裾野拡大のため若者が船員職業に関心を持つような施策を図られたい。

【回答】

我が国経済、国民生活に大きな役割を果たす海運の安定的な活動を確保する上で、船員の確保・育成は大変重要である。

外航船員については、日本船舶・船員確保計画の着実な実施等による日本人船員の確保に引き続き取り組みます。また、官労使の関係者からなる検討会において、官労使が行う各種取組の検証等を行ってまいります。

内航船員については、高齢化が著しいことから若年船員の確保・育成が急務であるため、船員を計画的に雇用する事業者への支援、船員の専門教育機関を卒業していない者の内航船員への就業促進などを行ってまいります。

また、海フェスタの開催、帆船等練習船の一般公開、体験乗船の実施など、海の魅力のPRに努め、小中学生をはじめとする若年層への海への関心を喚起し、船員志望者の裾野の拡大を図ってまいります。

2. 船員教育機関の維持・定員拡大について

将来の海運・水産産業を担う後継者の確保・育成のために船員養成教育機関は非常に重要な機関である。近年では入学希望者や求人数に増加の傾向が見られ、商船系大学においても入学倍率は高水準が続いている。こうした状況を踏まえ、国の試算による必要な船員数を充足すべく、船員養成教育機関の維持や定員拡大に取り組まれない。

【回答】

我が国の経済、国民生活に大きな役割を果たす海運の安定的な活動を確保する上で、船員の確保・育成は大変重要です。今後、順次高齢船員の退職も見込まれること、また、近年、海技教育機関の入学希望者数や求人数が増加していることか

ら、新人船員を増やす取り組みを進めていくことが重要と考えております。海技教育機構の入学定員は、平成 28 年度にこれまで最高の 390 名としました。さらなる増員については、受け入れ側の制約要因はあるもののどういった工夫ができるか、産業界など関係者の意見も聞きながら、検討してまいりたい。

3. 外航海運・船員政策について

- (1) 官公労使の関係者間において、日本人船員確保・育成の各種取り組みや制度等について、日本人船員の量的確保の観点からその検証を行い、それらの対応策・改善策についても検討することを目的に設定された「外航日本人船員の量的観点からの確保・育成に関する検討会」の内容を踏まえ、外航日本人船員の「量的確保策」の確立に向けた対策を講じられたい。

【回答】

外航日本人船員の量的確保策につきましては、外航日本人船員の量的観点からの確保・育成に関する検討会において、引き続き現行の取り組みの検証等を行って参りたい。

- (2) 日本人船員を増加させるため、外航日本人船員（海技者）確保・育成スキームに関する予算を確保するとともに、外航船社における日本人船員の採用拡大等、船員政策確立に向けた対策を講じられたい。

【回答】

外航日本人船員（海技者）確保・育成スキームは、外航海運事業者による日本人船員の採用・社内育成を補完するものとして、官労使一体となって運営しているところであり、その実効を図るため、関係者と連携して必要な見直しを行うとともに、引き続き予算の確保に努めてまいりたい。

また、我が国経済、国民生活に大きな役割を果たしている外航海運について、その安定的な活動を支える上で、日本人船員の確保・育成を図ることは、大変重要な課題であると認識しており、平成 20 年度より日本船舶・船員確保計画の認定制度を実施し、日本人船員の確保・育成に努めているところである。

今後とも、安定的な国際海上輸送の確保を図るために必要な日本人船員の確保・育成に努めてまいりたい。

4. 内航・旅客船における海運・船員政策について

- (1) 交通政策基本法の理念のもとモーダルシフトを促進するとともに、安定的な国内海上輸送を確保するため、船員計画雇用促進等事業の継続、船員確保に関する協議会の設置、養成機関が絶たれた司厨部の確保のため陸上の調理師資格者の誘

致対策、及び船員に係る緊急雇用対策の継続・拡充を図りたい。また、地球温暖化対策税の還付措置の継続、軽油引取税の免税措置の恒久化など燃油価格の適正化・安定化対策を図りたい。

【回答】

内航海運業、旅客船事業ともに、我が国の物流や人流、さらには生活航路として重要な役割を担っていますが、これらの事業者は中小企業者が多く、経営基盤が脆弱であることから、コスト縮減等を進めていく上で、大きなウェイトを占める燃料費への対応も重要な要素であると認識している。

燃料油価格については、一昨年末をピークに現在のところは下落傾向にあるものの、世界情勢の動向等により、不確定な様相を呈していることに変わりはないものと捉えている。

国としては、安定的な海上輸送の確保に向け、経営基盤の強化への対応を図るとともに、船舶の一層の省エネを通じたコスト縮減等に係る支援措置を講じているところである。

具体的には、「船舶共有建造制度」を通じた優遇金利措置等による支援を行うとともに、船舶の特別償却制度をはじめとした税制特例措置により、燃料節減につながる省エネ船舶の建造等の支援・奨励を図っている。

また、モーダルシフトのさらなる推進のため、物流事業者、荷主の連携によるモーダルシフト促進事業を行っており、さらに今後は先般改正法が成立した物流総合効率化法の枠組を活用した取り組みを促していきたい。

なお、軽油引取税、地球温暖化対策税の還付措置に関しては、現在の特例措置の期限が来る際に、税制改正の議論の中で取り扱われることになるかと考えていますが、燃料油価格の動向に引き続き留意するとともに、事業者等の意見も踏まえつつ対応を検討してまいりたい。

船員計画雇用促進等事業については、船員の確保・育成を着実に推進するため、必要な見直しを行うとともに、引き続き必要な予算の確保に努めてまいりたい。このほか、内航船員の確保に関しましては、引き続き関係者間で連携してまいりたい。

船員に係る緊急雇用対策については、経済情勢の悪化等の影響により離職を余儀なくされた船員に対する給付金の支給に必要な予算の確保に努めてまいりたい。

- (2) カボタージュ規制の緩和は、内航海運やフェリー・旅客船事業者の存続問題、ひいては、わが国の船員の雇用問題に発展するとともに、瀬戸内海をはじめとする複雑な海域が多数存在しているわが国にあっては、海域特性や海上交通ルールに不案内な外国籍船の増加は、沿岸航行における安全上の問題も惹起しかねない。わが国における安全かつ安定的な海上輸送体制を確保するためにも、引き続き現

行のカボタージュ規制を堅持されたい。

【回答】

主要海運国においても、自国海運業・自国船員の維持、国内安定輸送の確保等の点から、自国内の物資または旅客の輸送は原則として自国籍に限ることが国際的な慣行であり、カボタージュ制度は、我が国内航海運の存立基盤であると同時に、生活物資の安定輸送、自国船員の雇用、国の安全保障等の観点からも重要であり、今後も堅持していく所存である。

- (3) 地域公共交通確保維持改善事業の推進により、自治体による代替船建造への支援が行われている地域もあるが、一方で他の輸送モードとの競合から運賃の割引などにより経営を圧迫している実態がある。生活物資の輸送や住民の移動手段として、さらに大規模自然災害時における支援物資輸送などの輸送に対する有効性など、非常に重要な役割を果たす公共交通機関として欠くことのできない離島航路事業において、そこで従事する船員・従業員の生活も守られるべきである。事業者に対する十分な補助を行うとともに、公正競争の確保など、離島航路維持に効果のある対策を適正に講じられたい。

【回答】

離島航路は、海に囲まれた離島に暮らす住民にとって必要不可欠な交通手段ですが、人口減少、高齢化等による輸送人員の減少により、補助対象航路においては、欠損が年々増大する傾向にあり、厳しい経営状況にある。このような状況を踏まえ、離島の住民の生活に必要な交通を確保し、島民生活の利便性の向上を図るため、地域公共交通確保維持改善事業により離島航路に対する運営費補助を行うとともに、運賃割引や船舶建造への補助などを実施しているところです。

海事局としては、引き続きこれらの施策により、離島航路の確保維持を図ってまいりたい。

- (4) 新たな高速道路料金に関する基本方針においては、フェリー・旅客船に対する一定の配慮はうかがえるものの、大口多頻度割は拡大、架橋通行料金は大幅値下げとなった。国が推し進める道路偏重政策の影響を受け、自助努力の範疇を超え、非常に厳しい状況となっている、フェリー・旅客船事業者が架橋と共存可能な支援策また、公正競争条件担保の観点から、適切な代償的支援措置を講じられたい。

【回答】

我が国のフェリー・旅客船事業は、人流・物流ネットワークにおいて重要な役割を担っているが、人口構造の変化に伴う輸送需要の減少等の影響のほか、モーダルシフトの受け皿としての期待の高まりなど、様々な課題に直面している。この

ため、一層の省エネによるコスト縮減等を通じた競争力向上や体質強化を図ることが重要であると認識している。

国としても、「船舶共有建造制度」を通じた代替支援を行うとともに、船舶の特別償却制度をはじめとした税制特例措置により、燃料節減につながる省エネ船舶の建造等の支援・奨励を図っている。

今後とも、これらの措置を十分に活用しながら、事業者の自助努力を前提とした上で、地方自治体などとも十分に連携しつつ、フェリー・旅客船の競争力向上や体質強化、さらには船旅の活性化に向けた取り組みを進めていく方針である。

- (5) 超高速船と鯨類などとの衝突問題に関して、鯨類が事前に回避する有効な機器の開発が求められていることから、有効な機器の開発などに取り組みたい。

【回答】

平成 21 年 4 月に当省設置の検討委員会において、超高速船と鯨類との衝突回避及び衝突時の被害低減を対策の柱とする最終とりまとめが報告された。

現在、各超高速船事業者においてこれに沿った対策を講じていただいているところである。なお、鯨類との衝突回避につきましては、各事業者において、鯨類の目撃情報を取りまとめたハザードマップを作成し、危険な海域は回避、減速航行などの対策を求めている。

鯨類が忌避する音声を発する製品については、すでに実用化されているが、現在より効果的な新たな音源の開発が進んでおり、実船での検証に入っている。開発と検証結果を踏まえ、有効と認められれば、普及を推進してまいりたい。

5. デジタルディバイドの解消について

地域社会や家族と遠く離れた海上で労働に従事する船員にとって、デジタルディバイドの解消は安全運航に必要な情報の取得のみならず、船員の生活環境の改善やメンタルヘルスケア、後継者の確保・育成の面でも重要である。

陸上での通信環境の整備が進んでいる一方、船舶ではインターネットなど公衆回線を利用した安価な通信体制や通信速度の向上といったインフラ面の整備が不十分であったり、日本沿岸航行時における携帯電話・地上デジタルテレビ放送の不感地帯が存在するなど、陸上と同等のサービスを受けない状況が続いていることから、船陸間通信を充実させる取り組みを早急に講じられたい。

【回答】

デジタルディバイドの解消については、現在、総務省において、海上における通信環境の整備などに取り組んでいるものと承知している。

国土交通省としても、総務省など関係者の取り組みに協力してまいりたい。

6. 船員税制確立への取り組みについて

船員の労働環境は離家庭性・離社会性という特殊な状況にあり、後継者不足の一因ともなっている。さらに、欧州諸国をはじめ海運先進国で導入されている自国船員確保のための税制上の措置についてもわが国は十分とは言えない。わが国における船員職業の重要性に関する認識度と船員のステータス向上及び後継者の確保を図るためにも、船員の政策減税ならびに住民税減免措置の各自治体への波及などの船員税制確立の実現に向けて取り組みを推進されたい。

【回答】

船員の個人住民税減免については、平成 24 年度税制改正において、いわゆる不均一課税に当たることから、地方税法上、各自治体の判断で可能であることが確認され、総務省から自治体にその旨周知がなされた。

これまでに、複数の自治体が長期間船舶に乗船する船員に対する個人住民税の軽減措置を導入したと承知しており、また、所得税等がかからない航海日当についても引き上げられ、実質的な効果が出ているものと承知している。

7. 海難事故の撲滅と防止に向けた取り組みについて

海難事故は、船舶・積荷の損傷や大規模な海洋環境破壊をもたらすのみならず、尊い人命にも危険を及ぼしかねない。安全の観点から、水先人やタグボートの利用、AIS や VHF の情報を活用した適切な見張り、ライフジャケット着用徹底を図る啓蒙活動を推進するとともに、安易な海上交通法規や乗組員定員数の変更などの規制緩和は行わないでいただきたい。

【回答】

水先については、船舶交通の安全確保や運航能率の向上等に寄与する重要な制度であり、今後もその的確な運用を図ってまいりたい。

船員の定員規制及び船舶職員の配乗基準は、ともに船舶の航行の安全を図ることを目的としており、今後もその的確な運用を図ってまいりたい。

(AIS や VHF の情報を活用した適切な見張り) 海上保安庁では、海難事故防止のための取り組みの一つとして実施している全国海難防止強調運動等の機会を通じて、見張りの徹底及び AIS や VHF 等を活用した船舶間コミュニケーションの促進に取り組んでいるとされており、引き続き海難防止思想の普及に取り組んでまいりたい。

(ライフジャケット着用徹底を図る啓蒙活動について) 海上保安庁は、ライフジャケットの着用の徹底を図るため、関係省庁と連携し、安全講習会の開催や民間関係組織と連携した着用推進活動などを推進するとともに、メディアを

活用した周知・啓発活動を行ってまいりたい。
(安易な海上交通法規の規制緩和は行わない)
海上保安庁では、今後も海上交通に関する法令を適切に運用してまいりたい。

8. 海賊略奪行為の根絶と船舶・船員の安全の確保について

近年増加傾向にある東南アジア海域における海賊対策の一層の促進、ひいては海賊問題の根絶に向け、R e C A A P（アジア海賊対策地域協力協定）の強化などに取り組むことにより、さらなる船員と船舶の安全確保を図られたい。

また、ソマリア沖・アデン湾、西アフリカにおける海賊行為の防止・根絶に向け、海賊対策の一層の促進と国連関係機関への働きかけとともに、インド洋沿岸国及び関係当事国のコーストガードとの連携による護衛体制の構築により、インド洋沿岸における日本関係船舶の航行安全を確保するための施策を図られたい。

【回答】

東南アジアにおいて、海賊及び武装強盗事案が増加傾向にあるほか、ソマリア沖・アデン湾及び西アフリカにおいても、引き続き海賊等の脅威が存在すると認識しており、このため、ソマリア沖・アデン湾に海上保安官が同乗する護衛艦等を派遣し、国際社会とも連携しながら海賊対処行動を実施しているほか、日本船舶警備特措法の適切な運用、東南アジア諸国及びソマリア周辺海域の沿岸国に対する能力向上支援、R e C A A P・I S Cを通じた情報共有・協力体制の構築等、各種対策を講じているところである。

今後とも、このような取り組みを通じた関係機関及び関係国との連携強化等により、海賊問題に取り組んでまいりたい。

9. 日本人船員の選挙権行使の担保措置について

現行の洋上投票制度では、日本人船員2名以下の船舶やF O C船（便宜置籍船）では選挙権が行使できず、対象となる選挙も国政選挙に限られるなど、日本国憲法で保障されている選挙権行使の機会が船員に対しても平等に保障されているとは言い難い状況にある。船員がいかなる状況下においても選挙権を行使できるよう制度改正に向けて関係省庁と連携しながら取り組まれたい。

(総務省の管轄のため回答なし)

10. 船員の魅力に関する広報活動の強化について

海洋国家であるわが国において、国民生活の安定や経済の維持・発展に欠かすことのできない海運・水産産業に従事する船員に対する国民の認知度は高いとは言えず、船員職業の重要性や海の魅力を幅広く国民に広める広報活動が重要である。国

民全体への海事思想の普及に向けた広報活動に取り組まれない。

【回答】

海洋国家である我が国にとって、海事産業は国民生活を維持する上で必要不可欠なものであり、船員職業の重要性について広く国民に周知を図ることは重要であると認識しており、このため、海洋に関する国民の理解と関心を喚起するため、国民の祝日である「海の日」や「海の月間」等の機会を通じ、海洋分野における顕著な功績を挙げた個人・団体に対する海洋立国推進功労者表彰や「海の日」を迎えるに当たっての内閣総理大臣メッセージの発出を継続的に実施しているところである。

さらに、海の魅力や素晴らしさを伝えることを目的に、毎年「海フェスタ」が開催されているほか、これまでも日本海事広報協会等を通じ、海洋に関する興味を喚起するための事業を全国で実施している。

今後とも、関係団体などの協力を得ながら、海事思想の普及になお一層努めてまいりたい。

11. 「海の日」の7月20日固定化

国民の祝日「海の日」は平成8年に実現したが、平成13年に改正された「国民の祝日に関する法律」により7月20日から7月の第3月曜日へと変更され、「海の恩恵に感謝し、海洋国家日本の繁栄を願う」との本来の趣旨が薄れつつある。「海の日」を本来の7月20日へと戻し、国民の海への憧れや関心の高揚を図ることは、船員の後継者確保、さらには海事産業の発展にもつながることから、海洋国家日本として、「海の日」の固定化に向けた取り組みを一層推進されたい。

【回答】

「海の日」の固定化については、国民的なコンセンサスが最も重要であり、これまでの経緯も含め幅広い議論がなされると考えている。

国土交通省としては、「海の日」に関する様々な施策を通じて、国民に海への理解・関心を深めて頂けるよう、努めてまいりたい。

【質疑・応答】

【質問】

質問というか意見ですけれども、とりわけまず11項目、多岐に亘る項目につきまして、それぞれご回答いただきまして、誠にありがとうございます。

まず、基本的な政策的な話をさせていただきたいと思います。まず1番目と2番目、

船員の確保・育成、教育機関の維持・定員拡大については、極めて密接な関係があると思いますので、まとめてコメントさせていただきたいと思いますが、これまで各項目につきまして、四面を海に囲まれたわが国日本において、船員の重要性というのは、皆さん本当に真摯に重要だということを認識いただいているということが伝わってきました。そういう状況の中において、この船員というものをいかに確保していくか、この会議を伝承していくかということは、基本的には国が国として一義的に取り組んでいただきたいという考え方は、これまでどおり変わっておりません。そういう状況の中において、これまで国交省さんといたしましても、あらゆる施策を講じていただいているというふうに認識しておりますが、今後さらに船員の確保、育成すべく施策に力を注いでいただきたいというふうに考えております。

また、船員の維持・拡大に部分につきましては、まさにご説明ありましたとおり、過去最高の、今年度からですが、390名になっているということは十分理解をしております。しかしながら、今のこの船員の状況、船員不足、また高齢化に伴って、今後さらなる減少が予測される中で、この390名という定員枠、確かに説明ありましたとおり、教育機関の受入のキャパシティの問題も十分あると思います。しかしながら、そういう状況にあらゆる角度から検証していく中で、クリアできることはクリアして、この定員につきましても、拡大すべく取り組んでいただければというふうに思っております。

また、次の項目で、3番目の外航海運・船員政策のところ、(1)のところ、確保・育成に関する検討会の部分でございますが、この検討会、私どもの念願かなってというか、設立される部分もございしますが、しかしながら、これまでの論議を見ますと、なかなかこれまでの検証という部分にとどまって、具体的な船員の確保というところにまだまだ踏み込んでいけないのかなというふうに認識しております。今後はその検証にとどまらず、いかに量的確保をしていくかというところに重点を置いて、具体的な施策を示していただければというふうに考えております。

同じく外航のところの(2)のスキームのところにおきましては、引き続き予算の確保については、お願いしたいと思っております。

5番目、デジタルディバイドの解消の部分におきましては、ご説明ありましたとおり、基本的には電波行政につきましては、総務省の所管だというふうには十分存じております。しかしながら、船員行政を所管する国交省さんといたしましても、ご説明にありましたとおり、今後さらに総務省とも連携の上、可能な限り、改善を図る方向でご協力いただきたいというふうに考えています。

また、総務省だけでなく、各関係業者のほうにも働きかけをいただいているということも十分、われわれとしても理解しておりますので、今後も引き続き、お願いしたいと考えております。

また、船員税制の部分でございますが、これにつきましては、デジタルディバイド同様、総務省の所管であるとか、財務省の関係でありますとか、国交省さんが直接的に改善に図れるという状況ではないというふうには十分存じておりますが、しかしながら、船員行政を所管するという立場から、できる限りの関係省庁との協力を含みまして、引き続き協力をお願いしたいと考えております。

【質問】

今、ご説明いただいた内容について、もう少し掘り下げて。われわれが要望している内容とご回答が違うのかなと思った点が、4の内航・旅客船における海運・船員政策についての(4)で、新たな高速道路料金に関する基本方針。われわれが求めているのは、あくまで道路偏重施策に対する公平な競争をお願いの要望を提出しておりますが、今ご回答いただいた内容といたしましては、事業者の自助努力を前提として競争力強化。競争力強化を目指していきたいというご回答ですが、まず、何と競争するかというのが、国土交通省がどういうふう考えているのか、ちょっとお聞かせ願いたいと思います。

【回答】

ご質問といたしますか、ご要望自体が高速道路の通行料の話だというふうに受け止めましたので、競争可能なことではあったので、競争で取り合うという話ではないのかもしれないのですけれども、一義的にはやっぱりコスト縮減で対応していくということが必要であるという局面になるのでしょうか、そういう意味で申し上げさせていただきました。

【質問】

ということは、架橋とか高速道路との競争が前提であるから、そこを強化すべきと。会社の自助努力でという考え方でよろしいのですか。

【回答】

競争を是非してくださいということまで申し上げているのではないのですけれども、そのご要望自体が、そことの競争もということでしたので、競争していくなり、その中でも運営を確保していくためには、そういう意味での競争力が必要ではないかなと。

【質問】

われわれが要望している内容というのは、あくまで高速道路との競争だということの中で、道路に対しては何らかのお金が投入されているという中で、公平な競争ができていないんじゃないですかということなのですが、それに対しての直接はなくて、

何をもって競争を許可するのかが、ちょっと意味がわからない。そもそも、ネクスコ西日本については、株主98%だったと思うのですが、数字は若干違うかもしれませんが、そういった中で国の施策によって、加重料金だとか高速道路料金が下げられている。だから、公平な調整ができないんですよと。そういったことの是正を含めて、公正な競争ができるようお願いしたいということの要望を出したんですね。それにもかかわらず、今ご説明を受けると、省エネ船舶・コスト削減すれば競争できるんじゃないだろうかと。そもそも論が、受け止め方が違うのかなという気がしたので、その辺については、そういったわれわれが求めているのは公平競争だと。あくまで民間と民間での公平競争を求めていきたいということの要望ですので、そこら辺をお取り間違いないよう、よろしくお願ひしたいと思います。

【回答】

今の話は受け止めました。ただ、補足するとすれば、確かに省エネだけでということではないのかもしれないのですが、そういう意味では少し小さいといひますか、全体を対応していないお答えだったのかもしれないのですけれども、一方で、競争という意味では民間同士の競争をしていかなければいけないという、まさにおっしゃったとおりの中で、どうやって荷主なりお客さんに来ていただくかということ。

ただ一方で、省エネ船舶だけじゃなくて、代替建造一般についても、ご支援をさせていただいているというところと、加えて港湾整備ですとか、あるいは地元自治体との調整ですとか、これからもそういった支援のための調整みたいなところはさせていって行くということは考えておりますので、またそっちについては、補足してご回答させていただきます。

【要望】

代替建造の話は別なので、そもそもは（4）をもう一度よくよく読んでいただきたい。あくまで架橋闘争の歴史の一環の話なんですよね。この辺の意味合いを取り間違えてもらおうと、われわれの要望が全く違うのかなというふうには感じるんですけど。大型多頻度割引なのか、朝夕割引なども継続したのは事実なのですが、そういったことはあくまで国民のために、国民が物流を使うようにということの目的でやった措置だとは思いますが、これらのものに、もうわれわれとしては耐えられない状況になってきていると。もう自社の自助努力ではどうもならないから、せめて架橋料金なり高速料金については、本来あるべき姿にしてほしいという中で、距離数に応じて、ダックが1年前か2年前決定しましたよね。その中でもいまだに多頻度割引など継続しているという中では勝負にならないということのこういう不公平競争は行ってもらっては困りますよというお願ひなんですよ。一つひとつは国民のためになる施策であるということで実施したのであれば、それに代わる、同じ土俵で勝負するための措置、もしくは代償的な支援措置などをしていただきたいと。そこと競合する場合に

はですね。ということのお願いなんです。それを船舶つくってという話ですと、抜本的な問題の解決にはなっていないのかなと。本来あるべき姿は民間会社同士が民間レベルで競争すべき。陸運も海運も鉄道も一緒ですよ。本来自分たちの個々のサービス内で自助努力して競争するというのが競争原理の世界です。にもかかわらず、架橋料金なら高速料金というのが、それなりのお金が投入されているという形のものから入って、太刀打ちできないということが長年継続してきて、われわれの自助努力ではもう追いつかないと。だから、公平競争に戻してください。もしくは公平競争ができるような抜本的な支援措置をしてくださいというのが、われわれの要望だということをご理解していただきたい。