

8・2 内航海運に係る諸問題

8・2・1 沖縄県のカボタージュ規制緩和要望に対する沿岸輸送特許付与について

平成21(2009)年11月12日付で沖縄県から、那覇自由貿易地域*1と特別自由貿易地域*2等からの移出入貨物および沖縄県を輸送拠点とした本土／海外との輸出入貨物について、外国籍船でも輸送を可能とするようカボタージュ制度の緩和を求める要望が構造改革特区申請として内閣府に提出された([【資料8-2-1-1】](#))。

同問題については、予てより内航関係者から強い懸念が示されてきたが、平成21(2009)年末以降、与党から政治的配慮を求める動きが活発化し、予断を許さない状況となった。平成22(2010)年2月上旬には、民主党議員(沖縄県連)(瑞慶覧 長敏 (ずけらん ちょうびん)衆議院議員、玉城デニー 衆議院議員)から同党の副幹事長(阿久津幸彦 衆議院議員、今野東 参議院議員)に対し、構造改革特区を沖縄県に適用するよう要請があった。

こうした動きを受け、日本内航海運組合総連合会よりカボタージュ堅持を旨とする緊急反対要望を当協会および沖縄地方内航海運組合の連名で前原国土交通大臣宛に提出したいとの要請があったため、当協会では、内航部会に諮った上で同要請に応えることとした。本要望については、2月23日付で国土交通省に提出している([【資料8-2-1-2】](#))。

その後、3月10日に日本内航海運組合総連合会 上野孝会長は、前原誠司国土交通大臣に対し、カボタージュ堅持についての陳情を行った。

しかしながら、平成22(2010)年3月26日、前原誠司国土交通大臣は、沖縄県の「特別自由貿易地域」および「自由貿易地域」の立地企業の貨物に限定し、外国籍船で本土向けの輸送が可能であることを発表した。国土交通省によればカボタージュ規制の緩和という扱いではなく、船舶法第3条に基づく国土交通大臣の特例として、内航輸送であるところを外国籍船での輸送を限定的に認めるとした([【資料8-2-1-3】](#))。

同特許付与の決定による、内航海運への直接的影響は軽微(年間2000トン程度で、那覇港の年間取扱量の0.02%程度)である見通したが、内航事業者にとって、徐々にカボタージュ堅持の原則がなし崩しにされていくのではないかとの不安感が残ることは否めない。

当協会としては、カボタージュ規制緩和などの要望が各地域に波及していく事が懸念されるため、今後の推移に注視し、沿岸輸送特許が厳格に運用されカボタージュが堅持されるよう日本内航海運組合総連合会はじめ関係先と協調した行動を採ることとしたい。なお、本件に関し、3月26日付で日本内航海運組合総連合会上野会長による談話が出されている([【資料8-2-1-4】](#))。

- *1 那覇自由貿易地域: 沖縄振興特別措置法に規定する関税法上の保税地域制度と立地企業に対する税制・金融上の優遇措置を組み合わせた地域。
- *2 特別自由貿易地域: 保税地域制度で関税や消費税を納めないまま、外国貨物の蔵置、加工・製造または展示等ができる制度。

8・2・2 内航船員問題不足問題(内航船員対策に係る九州地区での諸活動)

リーマンショックに端を発した世界的な経済危機の影響から、主要貨物(鉄鋼、セメント、石油など)の国内需要は低迷しているため、船隊規模の拡大は難しい状況となっている。このため事業者にとって新規船員採用は厳しいものとなっているが、後継者の確保育成は喫緊の課題となっている。また、内航船員は、現在5割程度が50歳以上で、今後10年で毎年2,000名程度の退職者が予想され、船員教育機関卒業生の内航就職者数も業界の求人数に及ばないという状況である。

こうした内航船員問題不足問題への対応の一環として、当協会(鶴丸俊輔 九州地区船主会議長、栗林宏吉内航部会長)は、平成21(2009)年7月1日(水)福岡市博多において、内航海運事業者と海技教育機関(国立海上技術学校、水産系高校)による内航船員不足問題に関する懇談会を開催した。同懇談会は、前回(年報2008「8・2・2 内航船員対策に係る九州地区での諸活動」参照)に続き開催したもので、依然として高齢の内航船員が多く、不足傾向にある若年船員を確保・育成していく必要があることから、海技教育機関と内航海運業界との間で率直な意見交換を行うために開催したものである。

懇談会では、各教育機関から最近の就職状況や内航海運に対する学生の意識などについて説明があり、内航海運業界からは、現下の不況の影響のため船腹過剰傾向となっており、厳しい局面を迎えているが、中長期の展望を見据えて、新規卒業生を採用していくことが必要であることなど説明があった。

また、水産系高校と海上技術学校の卒業生による乗船履歴の差で、内航海運事業者による採用条件に影響が出る問題もあるが、当直に必要な6級海技士免許を早期(費用負担の問題もあるが)に取得できるようにすることが、即戦力として活躍出来るのではとの意見が大勢であった。

内航部会では、引き続きこうした意見交換の機会を設け、各種教育機関との共通理解を深め、内航船員不足問題などについて対応していくこととしている。

【資料8-2-2-1】懇談会の模様、参加者名簿および主催者挨拶(鶴丸九州地区船主会議長)

8・2・3 内航船舶に係る船舶特別償却制度の設備要件について

平成21(2009)年度税制改正において、内航船舶の特別償却制度の設備要件が強化されることとなり、平成21(2009)年3月末に設備要件を明示した国土交通省告示が公布された。特に同制度の対象となる内航環境低負荷船は、設備要件を強化した上で、既存の16%が維持され、さらにスー

パーエコシップ等環境性能が高い船舶については18%の拡充が認められた。内航部会では平成21(2009)年4月17日に国土交通省から講師を招き設備要件の詳細などについて説明会を実施している。

配布資料: 国土交通省告示第376号【資料8-2-3-1】

設備の包括表(16%、18%)【資料8-2-3-2】

設備要件等整理表 【資料8-2-3-3】

参照条文(租特法令) 【資料8-2-3-4】

(年報2008「1・2 平成21年度税制改正(海運関係税制)」参照)

8・2・4 シップリサイクル条約に係る内航船を海外売船する場合のインベントリ作成義務について

平成21(2009)年5月15日にシップリサイクル条約「2009年の安全かつ環境上適正な船舶のリサイクルのための香港条約」が採択された。(本年報「2.6 円滑なシップリサイクルの促進」参照)

同条約は15カ国以上の締結をはじめとして、いくつかの条約発効要件を満たした後、早ければ平成24(2012)年にも条約が発効する見通しである。条約が発効した場合、船舶が国際航海をする場合(内航船舶を海外に売船する場合を含む)には、条約発効後5年以内に既存船への「インベントリ(有害物質一覧表)に関する国際証書」の備え付けが義務付けられている。(年報2008「2.7 円滑なシップリサイクルの促進」参照)

国際総トン500GT以上の船舶であれば海外に売船を行う内航船も対象となり、国内総トン数に換算した場合、199型も一部該当する可能性がある。対象可能性とされる現存船は内航船だけでも4,000隻にも及び、条約発効前にインベントリの作成が望まれる。

特に内航事業者において注意すべき点については以下の通りである。

- ① 発効後5年以内に内航船を海外に売却する場合、買手が「インベントリ(有害物質一覧表)に関する国際証書」を求められることが予想され、状況によっては、売却できなくなるケースも出てくる懸念される。
- ② 鉄道・運輸機構との共有船は、図面を保有していることからスムーズにインベントリ作成が進むものとされるが、共有船以外の船舶は、図面がないケースが多く、時間を費やすものと考えられる。
- ③ インベントリを作成する船舶・有害物質に関する知識を有する専門家が少ないことから、作成時期の集中となる可能性もある。

内航部会では、これらの動向について関係先に適時に注意喚起していくこととしている。

8・2・5 海事振興連盟の会合への参画

当協会が海運業界団体として加入している超党派議員で構成する海事振興連盟(会長:衛藤 征士郎衆議院議員 平成21年11月17日～)では、これまで今治を皮切り8回にわたり各地域においてタウンミーティングを開催し、地元選出の国会議員と海事産業及び関係諸団体、教育・研究機関がそれぞれかかえるテーマについて意見交換を行い、所要の目的実現のための諸施策等について、提言をとりまとめるなど国政へ反映させる活動を行っている。内航部会では、これら会合の機会に内航業界としての次の通り意見反映を行っている。

- ① 平成21(2009)年5月23日(土)の第7回 函館タウンミーティングでは、「景気後退局面における海事産業・水産業の対策等について」と題して海事産業の振興および国政全般に関し意見交換を行い、同連盟「函館決議」【資料8-2-5-1】、【資料8-2-5-2】を取りまとめた。内航海運業界を代表し栗林内航部会長からは、「北海道・本州における長距離フェリー及び内航RORO船等の現状と課題」について意見開陳が行われた。海上輸送と競合する輸送機関である鉄道への国からの支援増強や、高速道路料金の引下げなどにより、これまでの競争条件が変更されることとなる。公共性の高い輸送機関である長距離フェリー、RORO船等航路の維持が困難となる事となれば、万一の災害時等における緊急物資の大量輸送手段が確保できなくなるなど、危機管理の面をはじめ、環境問題、地域経済に与える社会的損失は甚大なものとなる旨、懸念が表明された。このため、競争条件の変化に伴い、長距離フェリー、RORO船等が存続できるよう当面の措置として、入港料、岸壁使用料などの減免措置の実施などを強く要望した。
- ② 平成22(2010)年2月20日(土)の第8回 尾道タウンミーティングでは「景気後退局面における海事産業の対策等について」と題して海事産業の振興および国政全般に関し意見交換を行い、同連盟「尾道決議」【資料8-2-5-3】、【資料8-2-5-4】を取りまとめた。内航海運業界からは、中国地方海運組合連合会 藤井会長から「高速道路無料化実施に伴う影響」「地球温暖化際策税の導入に伴う影響」などについて意見が出された。

8・2・6 内航関係の規制緩和(内航船の航行区域拡大の検討)

当協会は政府の規制緩和推進計画がスタートした平成7年より、会員会社から寄せられた海運関係の規制改革要望を行っており、これまで一定の成果を挙げている。

規制緩和については、依然として措置されていないもの、若しくは措置不十分なものがあるため、毎年度、会員全社に照会のうえ要望事項を整理し、内閣府設置法に基づく内閣府本府組織令により設置された「規制改革会議」の規制改革要望集中受付月間において要望を提出し実現を求め

てきた。

しかし、平成21(2009)年9月の政権交替に伴い、「ハトミミ.com 国民の声」という制度に衣替えとなり、改めて要望を受付けることになった。

内航関係の要望

- ① 平成21(2009)年6月29日に規制改革会議「2009あじさい」に提出、7月末までに国土交通省から一次回答

[内航船の航行区域拡大の検討]

《具体的事業の実施内容・提案理由》

内航船の航行の自由度が向上するよう、沿海区域の拡大についての見直しの検討

《具体的事業の実施内容・提案理由》

現在、内航船(沿海資格船)の航行区域は海岸から20海里の沿海に沿って航行せざるを得ないことから、航海時間、燃料消費等の面から物流効率化ならびに省エネルギー対策の妨げになっている。通信設備はじめ航海機器の発達と船舶の堪航能力及び航海速力の向上を勘案しても20海里以遠の海域の航海は充分可能と判断される。については沿海区域、限定近海の線引きを含めた制度の見直しを検討いただきたい。

《制度の現状》

船舶安全法では、航行区域として平水区域、沿海区域、近海区域等の航行区域を定め、かつ、航行区域に応じた船舶の構造及び設備基準を定めている。

《国土交通省 一次回答 措置の概要(対応策)》

措置分類:c(全国規模で対応不可)

1. 船舶安全法では、気象海象や陸岸からの距離等を考慮して航行区域を設定し、当該航行区域を安全に航行するための必要最低限の安全基準を規定している。これらの航行区域のうち、沿海区域は、陸岸から原則20海里までの陸や灯台等を利用した航法を前提とした航行区域である。
2. 船舶の安全を考えると、現行の安全基準のまま単純に全国規模で沿海区域を拡大することは、安全レベルの低下に繋がり困難。
3. 沿海区域については、関係者からなる検討会の議論に基づき、船舶の安全上問題ないと認められる一部海域については拡大措置を既に実施済み。更なる沿海区域の一部拡大を認めうる状況か否かを含め、船舶の安全性を確保しつつ、現在の沿海区域以遠における省エネ航行が可能となる方策について、今後検討していく予定。

② 平成22(2010)年2月17日に「ハトミミ.com 国民の声」に提出

[内航船の航行区域拡大の検討]

《提案理由》

内航船(沿海資格船)の航行区域は、海岸から20海里の沿海に沿って航行せざるを得ないことから、航海時間、燃料消費等の面から物流効率化ならびに省エネルギー対策の妨げになっている。船舶の大型化、通信設備はじめ航海機器の発達と船舶の堪航能力および航海速力の向上を勘案しても20海里以遠の海域の航海は充分可能と判断される。については沿海区域、限定近海の線引きを含めた制度の見直しを検討いただきたい。

《制度の現状》

船舶安全法では、航行区域として平水区域、沿海区域、近海区域等の航行区域を定め、かつ、航行区域に応じた船舶の構造、設備基準を定めている。