

## <コラム> EUにおける内水輸送に関する船腹過剰対策

### (1) EUにおける内水輸送の特徴

欧州域内においては、海上輸送より河川・運河輸送が発達している。これは、ライン川、エルベ川、ローヌ川など船舶の航行が可能な自然の大河が存在したことに加え、地形が平坦で運河建設が比較的容易であったこと、地中海沿岸地域と北海沿岸地域を結ぶ海上ルートは、イペリア半島を迂回しなければならず、距離が長くなること、内陸ルートは海上ルートに比べ時化による遭難の危険が少なく、安定的な通航が可能であることなどによるものである。

### (2) オールド・フォー・ニュー規制の概要

EUとしては、EUの内水輸送事業を自由化し、市場指向の産業に改変する方針は有していたものの、

内水船舶は海上船舶と異なり船体腐食が進まないため、エンジンさえ交換すれば100年もの長さの間使用することが可能であること

内水輸送需要の主要な担い手であったEUの伝統的産業である石炭産業、鉄鋼業及び農業が不振となり、また、第2次世界大戦後の都市の復興が進む中で建設事業数が減り、内水輸送需要の大きな部分を占めていた建設関連資材の輸送量が減ったため、内水輸送需要が全体的に落ち込み船腹過剰の状態となっていたこと

内水輸送事業者は多くが家族経営であり、内水船舶が家族の住居を兼ねることが多いため、事業者の子息が結婚して独立し家業を継ぐこととなれば、彼等が新たに船舶を所有することとなり、放置しておけば内水船舶はどんどん増加していく傾向を有していること

から、内水船舶は船腹過剰の状況にあり、新規造船を抑制する必要があった。

そこで、1989年5月1日以降、船舶を追加的に内水輸送市場に投入（新造、中古船売買、改造を問わず）しようとする事業者は、これに対応する量の船舶をスクラップしなければならないとし、スクラップする船舶がない場合または不足する場合には、不足する船腹量に応じて解撤促進基金に対して特別分担金を支払わなければならないこととした。

この措置は、当初94年4月までの5年限りのものとされていたが、船腹過剰の状況が解消されず、また、同措置の有効性が認められたことから、94年に99年4月まで5年間延長され、さらに98年に99年4月から最長で5年間実施されることとなっている。