

トピックで見る 日本海運

内航海運暫定措置事業の進展による過剰船腹の処理

現下の景気の低迷により内航海運の大宗貨物である産業基幹物資の生産量が大きく落ち込んでいることに加え、相次ぐ荷主業界の大型合併や物流提携の影響により、大幅な船腹過剰と運賃・用船料の低迷が内航海運の経営状況を厳しくしている。このような状況下において、内航海運船腹調整事業解消のためのソフトランディング措置として、昨年5月に導入された内航海運暫定措置事業であったが、同時に過剰船腹処理のためのインセンティブとして機能してきており、本年3月末時点における解撤等交付金申請に係る認定状況は、80.5万トンと当初想定していた62万トンを大きく上回る数字となっている。今後、内航海運暫定措置事業の進展によりできるだけ早期に過剰船腹が解消されることが望まれる。

(第 部第3章 内航海運船腹調整事業が果たしてきた役割と今後のあり方、第 部第2章第2節1 . (1)内航海運暫定措置事業の実施状況 参照)



内航RORO船「新釧路丸」

北米コンテナ航路運賃の引上げ

アジアと北米の間を結ぶ北米航路においては、平成9年（1997年）後半のタイの通貨危機に端を発したアジア通貨・経済危機によるドル高と、好調なアメリカ経済を背景に、アジア発貨物量は急増し、平成10年（1998年）夏以降アジア発北米向け東航運賃が値上げされ、本年5月には運賃水準は平成7年（1995年）レベルにまでほぼ回復した。

一方、アジア向け貨物量は、内需減退の影響もあり低迷した。このため北米発の西航運賃が低落し、加えて荷動きの偏りによる空コンテナの回送コストが海運事業者の負担となっている。このため、依然として海運事業者にとって厳しい状況が続いている。

（第 部第1章第1節 外航海運の現状 参照）



コンテナ船「マキナック ブリッジ」

グローバル競争下での相次ぐ 外航海運企業の大型合併と外国人取締役の誕生

近時の欧米産業界の動向は、メガマージャー（巨大企業合併）時代を迎えている。自動車（ダイムラー・クライスラー、日産・ルノー）、石油（BP・アモコ、エクソン・モービル）等企業の大型M&A（合併・買収）は、記憶に新しい。

このような状況下、外航海運分野についてもグローバル競争時代の下で、各社の生き残りをかけた大型合併等が相次いでいる。海外では、平成9年にはP&OCL（英国）とネドロイド（オランダ）が合併し、NOL（シンガポール）がAPL（米国）を買収したが、我が国においても、企業基盤の強化、国際競争力の強化を図るため、平成10年10月1日に日本郵船㈱と昭和海運㈱が合併し、本年4月1日には大阪商船三井船舶㈱とナビックスライン㈱が合併して㈱商船三井となるなど、外航海運大手は、川崎汽船㈱を含む従来の5社体制から3社体制へと再編された。

また、外航海運企業の国際的な業務提携の流れの中で、外国人役員活用のニーズが出てきた。このようなニーズは今後ますます強くなるものと考えられたため、日本船舶所有の要件を定めた船舶法の規定を明治32年（1899年）の同法制定以来100年ぶりに改正し、従来の要件である「株式会社は取締役全員が日本国民でなければ日本船舶を所有することができない。」を「代表取締役の全員及び取締役の2/3以上が日本国民であれば足りる。」に緩和する船舶法改正法案が本年5月に成立した。

船舶法改正後、早速6月には有力外航海運企業において外国人取締役が誕生した。今後、我が国の外航海運企業が外国人取締役の活用により業務の合理化、企業活性化を図りながら国際競争力を強化していくことが期待される。

（第 部第1章第1節3.(4) 外航海運企業の大型合併 参照）



日本郵船と昭和海運の合併会見
（産経新聞社、日本工業新聞社提供）



大阪商船三井船舶とナビックスラインの合併会見
（商船三井提供）

モーダルシフト船の建造促進

近年、地球環境問題や道路混雑、労働力問題といった物流をめぐる制約要因が顕著となっており、これに対応し、運輸省は、幹線貨物輸送を陸上から低公害で効率的な大量輸送機関である海上輸送へ転換するモーダルシフトの推進に積極的に取り組んでいる。

このため、平成10年度補正予算において、モーダルシフトの推進に資する中長距離フェリー、RORO船*及びコンテナ船の建造促進を目的として、運輸施設整備事業団に対して財政支援措置を講じた。

この結果、フェリー3隻（28千トン） RORO船及びコンテナ船7隻（45千トン）が新たに建造されることとなり、これらの船舶の就航によりモーダルシフトの推進が期待される。

（第 部第2章第2節2 . モーダルシフトの推進 参照）

*RORO船（Roll on / Roll off ship）

貨物（コンテナ、シャーシなど）を車輦により搬入、搬出する荷役方式の船舶



本年9月に東京～苫小牧に就航する予定の
超高速貨物フェリー「さんふらわあ とまこまい」の進水式の様子

内航タンカー等運賃協定の廃止

内航タンカー運賃協定（昭和49年～）及び内航ケミカルタンカー運賃協定（平成3年～）（以下「内航タンカー等運賃協定」という。）は、対象貨物が季節、天候状況等により輸送量の変動を受けやすく、また荷主がその優越的地位を利用し、値下げ圧力をかけやすいと考えられたことから、一定の運賃水準を確保するための独占禁止法適用除外協定として締結されてきた。

これらの運賃協定の対象となる船舶は船腹量ベースで内航タンカーについては約4割、内航ケミカルタンカーについては約9割を占めるまでになっており、運賃水準の安定に寄与してきた。

しかしながら、規制緩和の一環として独占禁止法適用除外協定については原則廃止の観点から見直すことが閣議決定され、また行政改革委員会より運賃協定については直ちに市場原理が機能する方向で見直しを行うべきであると指摘されたことから、平成8年3月の閣議決定「規制緩和推進計画の改定について」において平成10年度末までに内航タンカー等運賃協定を廃止することとされた。

一方、運賃協定の廃止に伴い、荷主の優越的地位の濫用の問題が懸念されたため、平成10年3月に公正取引委員会が、運輸省の意見も踏まえ「役務の委託取引における優越的地位の濫用に関する独占禁止法上の指針」を取りまとめた。

このような状況を踏まえ、本年3月23日に協定関係者より運輸省に対し内航タンカー等運賃協定を平成10年度末で廃止する旨の届出がなされた。

なお、新たな動きとして、（社）日本海運集会所は内航タンカー等の実績運賃を踏まえた物差しとしての内航タンカースケールを策定している。

（第 部第2章第2節1. (2)運賃協定の見直し 参照）



内航タンカー

人にやさしい旅客船をめざして

急速な社会の高齢化が進み、また、障害者の自立と社会参加意欲が高まる中、高齢者や障害者が安全かつ身体的負担の少ない方法で公共交通機関を利用できるように、交通ターミナル等のバリアフリー化が要請されるようになってきている。

旅客船については、海難防止の観点から構造上さまざまな制約があることや陸上の施設のようにスペースに余裕がないことから、バリアフリー化は、その進捗がはかばかしくなかったが、近年、ターミナル施設及び旅客船において整備が進みつつある。

高齢化が進んでいる離島においては、本年度より離島航路に就航する船舶のバリアフリー化促進にインセンティブを与える観点から、移動制約者等の利便性向上に資する構造の新造船船に対して、固定資産税を当初5年間1/3に軽減する措置が講じられたところである。
(第 部第3章第2節4. 人にやさしい旅客船 参照)



バリアフリー化が進められる旅客船

瀬戸内航路の再編

本州四国連絡橋は、本年5月1日に新尾道大橋、多々羅大橋、来島海峡大橋が完成し、しまなみ海道（尾道・今治ルート）が開通の運びとなった。これによって、本州四国連絡橋の3つのルートが全て供用されることとなり、周辺地域の生活利便の増大及び経済発展への寄与が期待されている。

一方、従来より本州・四国間で瀬戸内海の島々の公共交通輸送機関として重要な役割を果たしてきた一般旅客定期航路事業等が事業規模の廃止又は縮小を余儀なくされ、これに伴い離職者が相当数発生していることから、「本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客定期航路事業等に関する特別措置法」により適切な対応をしていくことが重要な課題となっている。

（第 部第3章第2節3．本四対策 参照）



多々羅大橋

海上運送法の改正

平成8年12月の運輸省の需給調整規制を原則として廃止するとの方針決定を受け、運輸政策審議会海上交通部会において、旅客船の需給調整規制廃止に向けて必要となる環境整備方策等が答申された。

これを踏まえ、「海上運送法の一部を改正する法律案」を国会に提出した。同法案は本年6月に可決成立し、平成12年10月1日に全面施行されることとなっている。

この法律は、一般旅客定期航路事業について、需給調整規制を廃止して参入を免許制から許可制へ改めるほか、運賃、運航ダイヤ、事業の休廃止等についても規制緩和を行う一方、規制緩和に伴う問題を少なくするため、生活航路の維持のための「指定区間」制度の導入、旅客運送をする全ての船舶運航事業への安全規制及び利用者保護規制の適用等を内容としている。

(第 部第4章 国内旅客船事業における免許制等が果たしてきた役割と今後のあり方、第 部第3章第2節1. 海上運送法の改正 参照)



活性化が期待されるフェリー事業

港湾運送事業の規制緩和に向けた取組み ～効率よく使いやすい港をめざして～

港湾運送事業に関しては、事業免許制・料金認可制により、安定的な港湾運送の確保、悪質な労務供給事業者の排除等が図られてきたところであるが、一方で事業の活力が損なわれ、その弊害も生じてきた。

このため、平成9年12月の行政改革委員会の意見を踏まえ、平成10年5月より運輸政策審議会海上交通部会に港湾運送小委員会を設置して具体的な規制緩和の進め方と港湾運送安定化策について審議を開始し、本年6月に最終答申を得たところである。最終答申においては、

主要9港において、2000年内に事業免許制を許可制に、料金認可制を届出制とすべきである

悪質な事業者の参入を防止するため、労働者保有基準を1.5倍に引き上げるとともに、欠格事由を拡充し、罰則を強化すべきである

過度のダンピングを防止するため料金変更命令制度、緊急監査制度を導入すべきである

労働者保有基準の引上げに連繋した事業協同組合化や作業の協同化等を推進すべきである

こと等が指摘されている。

今後はこれらの平成12年内の実施を目指して港湾運送事業法改正案の国会提出等所要の措置を講じていく予定である。

(第 部第5章 港湾運送事業における免許制等が果たしてきた役割と今後のあり方、第 部第4章第2節4．港湾運送事業における需給調整規制の廃止 参照)



運輸政策審議会の模様

コンピュータ西暦2000年問題への対応

コンピュータ西暦2000年問題（以下「Y2K問題」という。）とは、西暦の年号を下2桁で扱っているコンピュータが、西暦2000年を迎える際、年号を「00」と処理することによって生じる様々な問題である。

船舶にあっては、航海計器や主機関制御装置などにおいてY2K問題が発生する可能性があり、この問題は船舶の安全運航にとって極めて重要である。

このため、運輸省においては、昨年10月に、外航海運事業者を含む海運事業者等に対し、コンピュータ等について点検・改修・模擬テストを実施し、6月末までに対応を完了するよう要請している。また、昨年10月から3か月毎にアンケート調査を実施し、事業者のY2K問題への取組みについて実態把握を行っている。

加えて、西暦2000年を迎えるにあたって、万が一の不測の事態が発生した時のために、今年4月、「企業のための危機管理計画策定の手引き」を配布し、設備・装置の誤作動や停止等の不測の事態に備えて、安全運航体制の確立や応急措置、代替手段の確保等を内容とする危機管理計画を策定し、その対応方法について早期に慣熟するよう要請した。

国際的にも、国際連合やIMO（国際海事機関）等におけるY2K問題に関する取組みに積極的に参加している。



Y2K問題への対応が進むブリッジの機器