

第3章 海上運送の効率化とサービス向上を目指して

第1節 港湾・港湾運送の活性化への取組み

1. 港湾運送事業における制度改革等

(1) 港湾運送事業の現況と課題

陸上輸送と海上輸送の結節点である港湾において荷役業務を行う港湾運送事業は、一旦混乱が生じれば我が国産業の生産活動や食料需給にも重大な影響を及ぼす公益性の高い事業であり、港湾運送が秩序を保ちつつ安定的に提供されることが、貿易立国である我が国にとって必要不可欠である。

戦後、統制が解除されて無規制となり、荷物の奪い合いなどにより荷役作業が混乱したり、悪質事業者が出現し、暴力労務手配師が跋扈するような状況となった。このため、昭和26年には事業登録制、料金属出制を内容とする港湾運送事業法が制定され、また昭和34年には、事業免許制、料金認可制の導入、昭和41年にはその強化を内容とする港湾運送事業法の改正が行われた。この後、コンテナをはじめとした革新荷役への対応等のため数度の制度改革等を経て現在に至るが、その結果、戦後の貨物量急増の中で、我が国経済を支える安定的な荷役業務が提供されてきたところである。

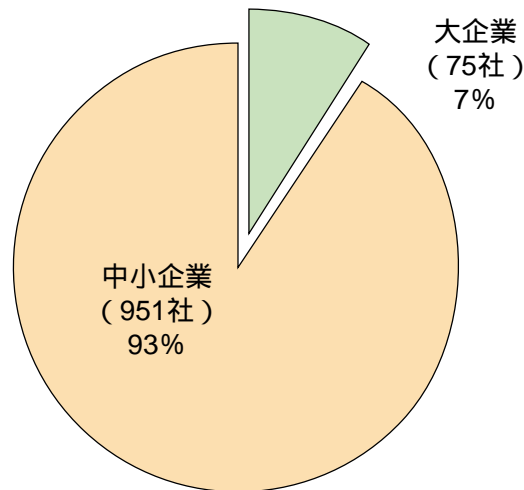
しかしながら、その一方で、免許制等の下では、新規参入が自由でなく、料金も硬直的であるため、事業者間の競争が生まれにくく、船社、荷主のニーズにあったサービスが提供されにくいという問題が生じている。

また、港湾運送事業においては日毎の業務量の差(いわゆる波動性)の克服が求められているが、免許制によって多数の中小事業者が温存され(図表2-3-1参照)波動性を企業内で吸収することが難しい。このため、労働力が遊休化してコスト増となるとともに、日曜荷役や夜間荷役にも十分に対応できる体制を組むことが出来ないなど海運企業や荷主の需要に応じた弾力的なサービスを提供するための効率的な就労体制を組むことが困難となっている。このため、事業の集約・協業化を進め経営規模を拡大することが必要となっている。

現在、シンガポール、香港をはじめとするアジアの港湾と比較した場合、コンテナの取扱量などにおいて我が国港湾のアジアにおける相対的地位は大きく低下しつつある(図表2-3-2参照)。その主な要因としては、日本の貨物

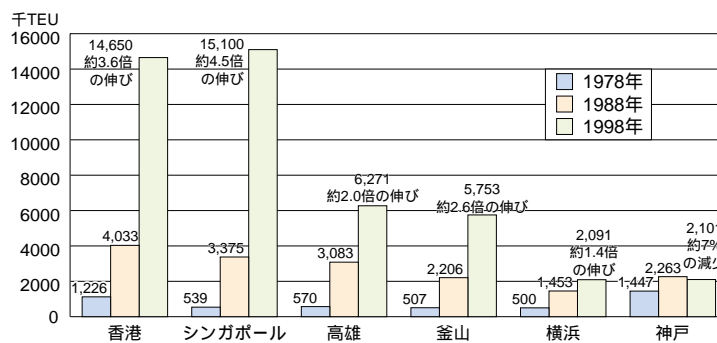
の発生量、消費量の相対的な伸び率の低さがあげられるが、このような理由のほか、我が国港湾が香港を除く他のアジアの諸港と比較して港湾諸料金が 高く（香港及び欧米の各港とは同程度）（図表 2-3-3）日曜荷役など使い勝手に問題があることも国の内外から指摘されているところである。

図表 2 - 3 - 1 港湾運送事業の状況（中小企業の比率）



大企業とは、資本金3億円超かつ従業員300人超の企業のことである。
平成11年3月現在、運輸省海上交通局調べ

図表 2 - 3 - 2 アジア諸国のコンテナ取扱量推移

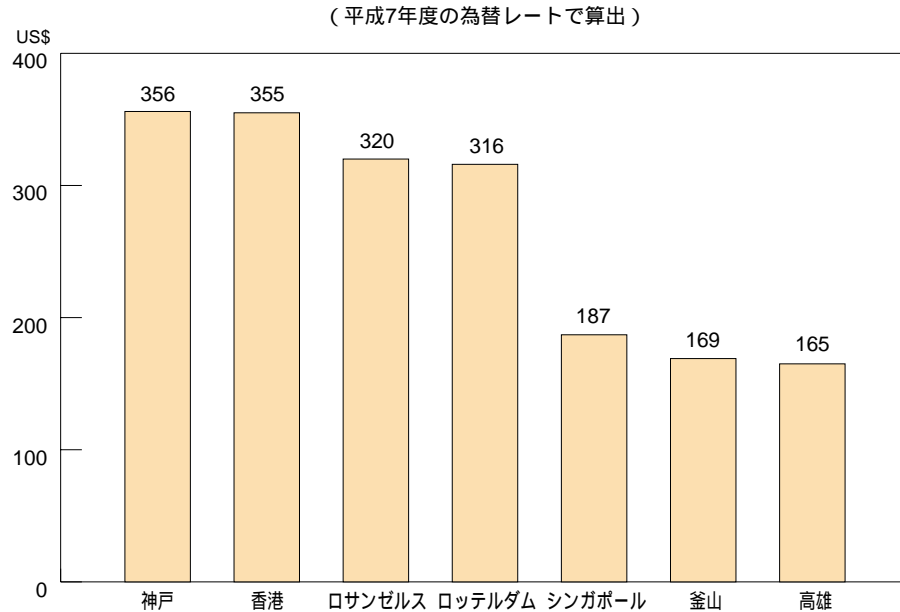


出典：海外各港については、CONTAINERISATION INTERNATIONAL
(98年については速報値)

国内各港については、港湾管理者資料
注：98年における伸びまたは減少の数字は、88年に対するもの

図表 2 - 3 - 3 港湾諸料金の比較

港湾諸料金の国際比較（40フィートコンテナ1個当たりの港湾諸料金）



- 注) 1. 船社からのヒアリングに基づき、運輸省作成
 (平成7年時点；但し一部平成6年のデータを利用している。)
2. 港湾諸料金とは、以下の諸費用の合計である。
 入港料、トン税、パイロット料、タグボート料、エスコートボート料、網取り料、その他船舶経費、ターミナル費用、荷役料
3. 「パイロット料、タグボート料、網取り料」は平日の基本料金である。
4. 「ターミナル費用」には、ターミナル貸付料の他にターミナル維持費等が含まれている。
5. 「荷役料」は平日の料金であり、ラッシング作業費用は含まれていない。
 また、荷役量による料金の割引制度がある場合は、それが適用された場合の実勢価格となっている。
6. 入港船型は、3,600TEU型=5万G/T級、バウスラスター有とする。
7. 入港条件：(平日)デイトタイム着岸、デイトタイム離岸
8. PORT DUE (入港料、トン税)については、入港回数による割引制度がある場合は、それが適用された料金となっている。
9. 入港1回についてコンテナ取扱個数は、40フィートコンテナ300個と仮定している。
 (日本の平均取扱個数。また、コンテナ1個当たりの港湾諸料金は、取扱個数により変動しうる。)
10. 為替レート (1996.3.29現在)
 1米ドル = 107.35円 = 7.5705香港ドル = 1.6510オランダギルダー = 1.40698シンガポールドル = 785.87ウォン = 27.527台湾ドル

(2) 港湾運送事業の構造改革への取組み

～ 改正港湾運送事業法の成立等 ～

平成9年12月、行政改革委員会は、需給調整廃止等の大幅な規制緩和と港湾運送の安定化策の実施等を内容とする意見を取りまとめた。

運輸省においては、これを受け、平成10年5月から運輸政策審議会海上交通部会において、規制緩和の具体的実施策のあり方、港湾運送の安定化方策等について議論を開始し、平成11年6月10日に、答申として取りまとめた。さらに運輸省は平成12年2月、港湾運送事業法の一部を改正する法律案を国会に提出し、同法案は、同年5月11日に成立、同17日に公布されたところである。(施行日は同年11月1日)

この制度改正は、事業者間の競争が促進され、事業の効率化や船会社、荷主のニーズに応じたサービスが提供されるようになり、将来にわたって、我が国港湾が東アジアの主要港に伍して効率的な物流サービスを提供していくことを目的としているものである。

改正の内容は概ね以下のとおりである。

(1) 事業参入規制の見直し

海上貿易貨物の主流を占めるコンテナ貨物の積み卸しが大量に行われ国民経済上特に重要な9つの港湾(特定港湾)において、一般港湾運送事業等に係る需給調整規制を廃止し、免許制を許可制に改める。

* 特定港湾9港：京浜港(東京港、川崎港、横浜港)、千葉港、清水港、名古屋港、四日市港、大阪港、神戸港、関門港及び博多港

(2) 運賃・料金規制の見直し

特定港湾における一般港湾運送事業等に係る運賃・料金規制に関し、認可制を事前届出制に改める。

また、過度のダンピングを防止するため、運輸大臣は、不当な競争を引き起こすおそれがある運賃・料金について変更命令を行うことができることとする。

(3) 欠格事由の拡充、罰則の強化

悪質事業者の参入を防止するため、暴力団対策法違反者、港湾労働者

の使用に関する法律(例えば労働者派遣業法)の違反者等を新たに欠格事由に加えるとともに、罰則を強化する。

(4) その他

免許制の下における運賃・料金の割戻しの禁止や下請の制限等の規定について、特定港湾における許可制の下においても適用するなど所要の改正を行う。

同法は12年11月1日に施行される予定であり、主要9港につき港湾運送事業の規制緩和が実施されることになる。

また、行革委員会意見、それを受けた運政審答申での指摘を踏まえ、法改正に併せて、以下をはじめとした港湾運送安定化のための施策を実施することとしている。

(1) 労働者保有基準の引き上げ

悪質事業者の参入防止のため、規制緩和を行う9港における労働者保有基準を1.5倍程度に引き上げる。但し、事業者が事業協同組合に加盟している場合は、他の組合員の労働者を自己の労働者とみなし、事業者の規模拡大に対するインセンティブとする。

(2) 拠出金の確保

労働関係の安定化のため、届出料金制のもとにおける拠出金の確保について、荷役料金の分割支払を通じ、従来どおり船社、荷主の理解と協力を求める。

(3) 事業の集約・協業化等の推進

労働者保有基準の引き上げに連繋した事業協同組合化や作業の共同化等を推進する。

(3) 港湾運送事業の将来像

港湾運送の規制緩和や事業者の集約・協業化等を行っていくことで、これからの港湾運送事業者は、事業規模を拡大し、企業体力をつけ、また必要に応じて自らコンテナターミナルを借受けることで、ターミナルオペレーターとして事業展開していくことが期待される。

すなわち、現在、日曜夜間荷役の実施が完全には行われていないのは、労働者の交代要員が十分確保されていないことによるところも大きく、集約・協業化を進めて事業規模を大きくすれば、労働者の交代制の導入が容易となり、また波動性を企業内で吸収することができるようになる。

また、港湾運送事業者が自らターミナルオペレーターとして活動すれば、現在のようにユーザーの求めに応じて労務供給的事業を行うのではなく、自らの責任において貨物を誘致するなど、新たなビジネス展開を図ることになり、事業者間の競争を通じた港湾の活性化に繋がると考えられる。

海外諸国では、事業規模の大きい主体がオペレーターとしてターミナルを運営しているのが一般的であり、この点の差異が欧米や東南アジア諸国と比較し、我が国の港湾サービスが日曜夜間荷役の実施等を含め劣っていることの原因となっている。海外諸国と比して劣らないサービスを提供していく観点からも、上記のような取り組みが不可欠である。

なお、現在の我が国の港湾運送事業の現状を踏まえると、一度に事業者間の合併により企業規模を拡大しオペレーター業としての事業展開を行うことは直ちには困難との考え方もある。このため、当面は事業協同組合化等の集約・協業化を着実に進めていくことが重要である。

このような中で、事業者においては、コンテナ荷役を中心に共同で荷役作業を行う動きが出てきている。

例えば北九州港においては、コンテナターミナル内でのヤード作業、ゲート作業、荷役施設所有、借受に関し、複数の事業者が共同で行うという形態が取られている。これら業務にあたっては、このような共同作業等に対応可能な情報化システムが開発・導入されており、一層の効率化が図られている。

これらの共同作業は他港においても、共同出資会社や事業協同組合といった組織形態によって行われている。

事業者は、このような共同化を行うことによって、日々の業務の必要量に

応じて各種施設等（コンテナヤード、荷役機械、上屋等）を相互に融通することでより有効な利用が可能である。また業務が多い場合には他の事業者と連携して対処することが可能となる。さらには、日曜、夜間荷役のための交代要員の確保も容易になると考えられる。

これまでこのような事項が進んだ背景には、コンソーシアムによる配船スケジュール変更へ対応せざるを得なかったという事情がある。しかし今後は規制緩和により、新規事業者の参入が進むことから、既存の事業者はサービスの向上等を図り競争力の強化を図るためにも、このような共同作業等を一層積極的に進めていくことが必要になっていくものと考えられる。

なお、今般の規制緩和と合わせ労働者最低保有基準を引き上げることとしているが、事業協同組合化を図った場合には組合内の他の企業の労働者を自己の労働者と見なして、基準をクリアできるようにしているとともに、港湾労働法も改正され、企業間の常傭労働者の融通に道が開かれることとなり、共同荷役作業や集約・協業化を推進して、更なるサービス改善が図られるよう道筋がつけられたところである。



情報システムを利用したコンテナ荷役

2. 港湾の整備と管理

(1) 経済・社会の変化に対応した港湾整備・管理のあり方の見直し

経済社会情勢の変化と港湾審議会答申

経済のグローバル化の進展や環境の保全に対する国民意識の高まり等により、港湾を取り巻く経済社会情勢及び港湾行政に対する要請が大きく変化している中で、昨年12月に港湾審議会答申「経済・社会の変化に対応した港湾の整備・管理のあり方について」がとりまとめられた。

同答申では、これからの港湾行政の進むべき方向として、全国的・広域的視点からの取り組みの強化、地域の主体的な取り組みの強化、環境の保全・創造のための取り組みの強化、港湾行政の透明性、効率性等の向上の4つの方向が示され、それぞれ具体的施策が提言されている。

これらの施策については、平成12年度予算への反映をはじめとして、対応可能なものから取り組みを図ることとしている。また、これらの施策のうち、速やかに法的措置を要する事項については、後述する港湾法の一部改正により対応を図ることとしたところである。

港湾法の一部改正

港湾審議会答申における施策提言を踏まえ、全国的、広域的な視点から港湾の効率的な整備とその適正な管理運営を推進するとともに、港湾における環境施策の充実を図ることを目的とする「港湾法の一部を改正する法律」が第147回通常国会に提出され、本年3月31日に成立し、即日公布された。改正の概要は次のとおり。

なお、これらの改正は、5)の放置艇対策関係は公布の日から6月以内の政令で定める日、3)及び4)の基本方針関係は公布の日から1年以内の政令で定める日より施行することとされ、その他の改正は、本年4月1日より施行されている。

港湾法の一部を改正する法律概要

(1) 港湾の分類の定義の明確化

重要港湾の定義を「国際海上輸送網又は国内海上輸送網の拠点となる港湾その他の国の利害に重大な関係を有する港湾」と、特定重要港湾の定義を「重要港湾のうち国際海上輸送網の拠点として特に重要な港湾」とする。(この定義見直しにあわせて重要港湾の役割を総合的に評価した結果、従来の重要港湾のうち、石狩港、大湊港、福井港、八幡浜港、青方港及び水俣港の6港を地方港湾に変更する政令改正を行った(本年4月1日施行))。

(2) 港湾整備事業に対する国の負担割合の見直し

重要港湾の港湾工事について、国の利害に重大な関係を有する施設として国が実施する岸壁、航路等の工事に要する費用に対する国の負担割合を引き上げるとともに、小規模な施設の工事に要する費用に対する国の負担割合を引き下げる。

(3) 港湾相互間の広域的な連携の確保に対する取り組み

港湾の開発、利用等に関して運輸大臣が定める基本方針に、経済的な観点等からみて密接な関係を有する港湾相互間の連携の確保に関する基本的な事項を追加する。

(4) 港湾に関する環境施策の充実

環境の保全に配慮しつつ港湾の整備等を図る旨を法目的に明記するとともに、基本方針に、港湾の開発等に際し配慮すべき環境の保全に関する基本的な事項を追加する。

(5) 港湾の適正な管理のための放置艇対策の充実

いわゆる放置艇の対策として、港湾区域のうち港湾管理者が指定した一定区域内における船舶の放置等を禁止するとともに、港湾管理者が撤去保管した所有者不明の放置艇等について、その売却、廃棄等の処分を行うことができることとする。

(2) 国際海上コンテナターミナルの拠点的整備

我が国の港湾の国際競争力を高めるとともに、スケールメリットを活かした物流コストの削減を図るため、水深15m級の大水深コンテナターミナルの整備を東京湾、伊勢湾、大阪湾及び北部九州の中核国際港湾において緊急に行っており、平成12年度中に全国で14バースが供用される予定である。

なお、中核国際港湾のコンテナターミナル整備には、平成10年度より岸壁の公共整備の導入及び特定単一のターミナルオペレーターを通じた共同利用・高度利用の促進による利用コストの低減、利用効率の向上を図る公共・公社方式双方のメリットを活かした「新方式」が導入されている。

また、地域ブロックの中核となり、一定量の国際コンテナ貨物の集積が期待できる塩釜港、清水港等全国8地域の中核国際港湾において、水深14m級を中心とした国際海上コンテナターミナルを拠点的に整備することにより、地方圏で生産・消費されるコンテナ貨物の国内輸送距離の短縮による物流コストの短縮を図ることとしている。



大水深コンテナバース（名古屋港）

(3) 一貫輸送に対応した内貿ターミナルの拠点整備

大量性に優れ、エネルギー効率の良い内航海運の特性を活かし、関連する道路、鉄道網の整備といったハード面の施策や内航海運の規制緩和等ソフト面の施策と連携し、海・陸の複合一貫輸送を推進することにより物流コストの削減を図る。このため、貨物の発着地からトラックで概ね半日で往復できることを目標に、フェリー、RORO船等対応の内貿ターミナルを拠点的に整備することとしている。

(4) 総合輸入ターミナル等の整備

増大する輸入貨物に対応し、物流コストの削減を図るため、中枢・中核国際港湾や輸入促進地域（FAZ） 1等において、保管・荷捌き・流通加工を効率的に行う機能に加え、展示・販売機能や情報処理機能等の複合的かつ高度で効率的な機能を有する総合輸入ターミナル等の整備を行っている。

民活法 2に基づく支援措置等を活用し、平成11年度末までに横浜港、川崎港等15港で供用中であるほか、北九州港、塩釜港において現在整備が進められている。

1 輸入促進地域（FAZ）

「輸入の促進及び対内投資事業の円滑化に関する臨時措置法（FAZ法）」に基づき、輸入関連施設や輸入促進に関する事業を集積させるために港湾及びその周辺地域に設定される地域。

2 民活法

「民間事業者の能力の活用による特定施設の整備の促進に関する臨時措置法」のこと。物流施設やにぎわい施設等港湾の利用の高度化を図るための施設等に対し、財政上の支援措置等を講ずる。



横浜港流通センター（Y - C C）

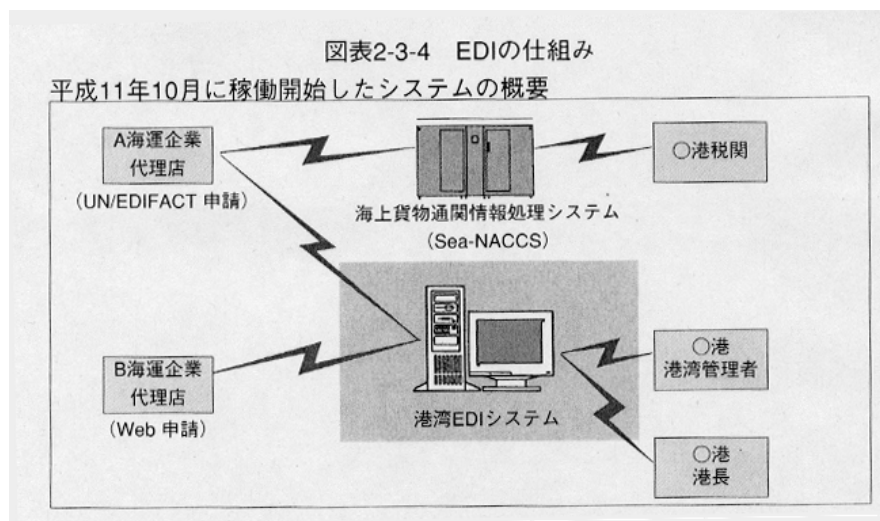
3. 使いやすい港づくりに向けた取組み

(1) 港湾諸手続の簡素化

近年、アジア諸国を含め、海外主要港においては入出港時に必要な港湾諸手続の電子情報交換（EDI：Electronic Data Interchange）化が急速に進展している。

我が国においても、平成9年4月に閣議決定された「総合物流施策大綱」に輸入手続や出入港手続等の港湾諸手続のペーパーレス化、ワンストップサービスの実現が盛り込まれるなど、港湾諸手続の簡素化に向けた取組みが本格化してきており、平成11年10月に全国の主要な港湾管理者・港長の参加のもと、港湾管理者・港長に係る港湾諸手続をEDI化するための港湾EDIシステムが稼働した。

今後は、申請者利便の一層の向上を図るため、対象業務の拡大等、更なるペーパーレス化及び海上貨物通関情報処理システム（Sea-NACCS）等とのワンストップサービスの早期の実現を目指していく。



(2) 港湾利用促進協議会

我が国の港湾をより効率よく使いやすい港にするため、港湾運送事業や港湾整備に係る制度の見直し等の取組みがなされているところであるが、これに加え、各港湾レベルでも、各種港湾関連のサービス向上が必要であるという認識の下、港湾管理者や港湾運送事業者、海上保安部などの関係者によ

る利用促進協議会が開催されている。協議会は主要 8 港湾で行われており、港湾に関するトータルコストの削減、日曜荷役の安定的実施、バースの運営効率の向上等を行い、ユーザーのニーズに対応したサービスの提供を図ることを目指している。

その結果として、これまでに港湾諸手続のEDI化や各種使用料の引き下げをはじめとした具体的な施策が実現されている。(協議会の概要は図表2-3-5、これまで実現した施策は図表2-3-6)

4 . 関連安全規則の見直し

港湾への入出港、荷役など港湾における諸活動の安全を確保し、港湾機能を維持するために、幾つかの制度が実施されている。この中には、水先人制度、夜間入港規制、夜間荷役規制の制度がある。

これらの制度はいわゆる安全規制であるが、経済活動の24時間化への対応や運航コスト低減の観点から、港湾施設や船舶設備の整備の進展に応じて安全が確保される範囲内で規制緩和を進めているところである。

- 水先制度

航行安全を支えるパイロット業務

水先は、船舶交通の輻輳する港や交通の難所とされている水域(水先区: 全国で39)を航行する船舶に、水先人(パイロット)が乗り込み、船舶を安全かつ速やかに導くものであり、自然的条件、船舶交通の状況が特に厳しい港や水域においては、一定の船舶について、水先人の乗船が義務づけられている(強制水先区: 全国で10)。

我が国を訪れる外国船舶等を水先人が安全に導くことにより、当該船舶に加え、多数の他の船舶を含めた安全をの確保、海洋環境の保全、港湾機能の維持等に大きく寄与している。

水先は、運輸大臣の免許を受けた水先人(全国で721人:平成12年5月末現在)が、利用者の利便やサービス水準の確保のため、水先人会を組織し、パイロットボートを使用して、共同で業務を実施している。こうした水先サービスの向上を図る観点から、日本パイロット協会において、BRM(操船者間のコミュニケーションの向上等による海難防止)航海機器の技術革新への対応等をテーマにした再教育訓練のための「総合研修」を、今年度より毎年開催することとしている。

水先制度の見直し

強制水先制度については、近年における港湾の整備等を踏まえた見直しが進められている。海上安全船員教育審議会における検討を経て、平成10年7月に、神戸区において強制水先の対象船舶を、総トン数300トン以上の船舶から1万トン以上の船舶に、昨年7月に、横浜・川崎港について、総トン数300トン以上の船舶から3000トン以上の船舶(危険物積載船を除く)に引き上げており、現在、関門区について検討が進められている。

- 危険物荷役規制

港内における危険物の荷役については、港則法により港長の許可を受けることが義務づけられており、荷役中に事故が発生した場合に外部に被害を及ぼすことのないよう、危険物の種類及び岸壁の使用形態に応じて荷役量を制限して許可している。

近年、フェリーやRORO船による危険物積載車両の輸送が増加しているが、大型タンクローリーの危険物の積載量が荷役の制限量を上回っているため、実質的に海上輸送できない状況にあった。

しかしながら、可動橋等の港湾施設の整備が進展し、船側にもランプウェイの装備が一般化するなど、危険物積載車両の乗降の安全性が向上している状況にある。

このため、平成11年7月から、フェリー、RORO船の専用岸壁においてRORO方式によって行われる大型危険物積載車両の乗降について、安全管理体制、安全用具、消防設備等の安全対策が講じられている場合は、荷役制限を緩和して許可することとした。

- 夜間入港規制

船舶交通が輻輳している7港(函館、京浜、大阪、神戸、関門、長崎、佐世保)について、夜間は周囲の状況の的確な把握が困難であること等の理由から、総トン数500トン以上(注)の船舶が夜間入出港する際には港長の許可を受けることが義務づけられている。しかしながら、大型船が安全に航行・接岸できる港の外縁部の岸壁では、水先人が乗船する等所要の安全対策が講じられている場合には、許可申請手続きを緩和し、包括許可制度の導入について検討を進めているところである。

図表 2 - 3 - 5 主要港における利用促進協議会等の状況

	東 京 港	横 浜 港
主 体	東京港振興促進協議会 (平成9年7月設立)	使いやすい港づくり推進協議会 (平成9年6月設立)
構成団体	港湾管理者、埠頭公社、国機関、船会社(外航・内航)、荷主、港湾運送事業、倉庫業、通関業、トラック業、水先人、タグ業、労働組合 等 (関係28団体)	港湾管理者、埠頭公社、国機関、船会社(外航・内航)、港湾運送事業、倉庫業、通関業、トラック業、水先人、タグ業、労働組合 等 (関係26団体)
取り組み項目	<p>1. 21世紀へ向けた東京港の整備の促進</p> <p>(1)急増するコンテナ貨物への対応</p> <p>(2)コンテナヤードの背後施設の整備</p> <p>(3)冷蔵倉庫及び倉庫の整備</p> <p>(4)内貿ふ頭機能の強化</p> <p>(5)港湾関連道路の整備</p> <p>(6)航路の整備</p> <p>2. 国際競争力をもった使いやすい港づくりをめざして</p> <p>(1)港湾サービスの充実</p> <p>行政手続きの簡素化・効率化と港湾物流情報システムの確立</p> <p>港湾荷役作業の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日曜荷役の恒常的かつ円滑な実施 ・ターミナルゲートのオープン時間の弾力化 ・ターミナル間の作業員の相互融通、機器の共同利用などの実施方策の研究 ・波動性に対応した港湾荷役の充実 ・ふ頭管理改善のための諸方策 <p>(2)トータルコストの削減</p> <p>コンテナターミナル貸付料の軽減化</p> <p>港湾施設使用料の軽減化</p> <p>入港料の軽減化</p> <p>港湾施設用地貸付料の軽減化</p> <p>港湾関係料金の軽減化 (荷役料、水先料 等)</p>	<p>1. コンテナターミナルの365日、24時間オープンの実現に向けた施策</p> <p>(1)日曜荷役の恒常化を目標に作業時間の延長</p> <p>(2)火薬類積載コンテナ船の夜間入港</p> <p>2. 港湾利用者に関わるトータルコストの適正化</p> <p>(1)入港料、施設使用料のインセンティブ制度の導入</p> <p>(2)高規格コンテナターミナルの利用コストの低減化</p> <p>(3)荷役作業の共同化</p> <p>(4)入出港経費の低廉化(水先料、タグポート料 等)</p> <p>3. 港湾施設の効率的な運営の確保に向けた主な施策</p> <p>(1)新規ターミナル関連施設の充実と既存ターミナルの有効利用</p> <p>(2)複合流通ターミナル等の立地促進</p> <p>(3)ターミナルゲート待ち車輛対策とふ頭の交通アクセスの拡充</p> <p>(4)外貿コンテナターミナルにおける内航船の利用等拡大と在来貨物の内航輸送の活性化 等</p> <p>(5)鉄道による海上コンテナ輸送の拡大</p> <p>(6)解、タグポート等の適正配置</p> <p>4. 関係諸手続きの簡素化と港湾物流EDIの早期導入に向けた主な施策</p> <p>(1)入港手続きの簡素化と迅速化</p> <p>(2)入港手続き等のEDI化</p>
	川 崎 港	名 古 屋 港
主 体	利用しやすい川崎港づくり推進協議会 (平成11年3月設立)	21世紀の名古屋港づくり協議会 (平成11年4月設立)
構成団体	港湾管理者、国機関、船会社、商工会議所、港湾運送事業、水先人、タグ業、労働組合 等 (関係14団体)	港湾管理者、埠頭公社、国機関、船会社(外航・内航)、商工会議所、荷主、港湾運送事業、倉庫業、通関業、水先人、労働組合 等 (関係23団体)
取り組み項目	<p>1. 港湾サービス改善</p> <p>(1)入出港に係る経費</p> <p>水先料料金の軽減化</p> <p>タグポート基地の設置</p> <p>岸壁使用料の軽減化</p> <p>入港料の軽減化</p> <p>網取り料の軽減化</p> <p>(2)入出港の緩和</p> <p>夜間入出港の規制の緩和</p> <p>夜間照明設備の設置</p> <p>水先案内の制限事項</p> <p>強制水先区制度の改善</p> <p>航路管制の見直し</p> <p>(3)港湾施設使用料の軽減化</p> <p>(4)行政手続きの効率化及び簡素化</p> <p>FAXでの受付業務の拡大</p> <p>申請手続きの簡素化</p> <p>次期海上貨物通関情報システムの確立</p> <p>ホームページ活用による物流情報の提供</p> <p>2. 施設運営改善</p> <p>(1)施設の機能向上</p> <p>ふ頭利用の効率化</p> <p>コンテナパースの増設</p> <p>東扇島地区の荷役機械置場の設置</p> <p>公共上屋の設置</p> <p>夜間照明施設の増設 等</p> <p>(2)市民施設の整備</p> <p>(3)荷役体制</p> <p>(4)交通体系</p> <p>モーダルシフトの推進</p> <p>臨海部のアクセスの強化 等</p>	<p>1. グローバルスタンダードの港湾サービスの提供</p> <p>(1)伊良湖水道及び名古屋港内の航行管制のあり方の検討</p> <p>(2)水先制度のあり方の検討</p> <p>(3)ターミナルの効率的利用</p> <p>(4)港湾振興策の検討</p> <p>(5)諸規制及び慣行の見直し</p> <p>2. 国際競争力のある港湾諸料金の体系のあり方の検討</p> <p>(1)水先料</p> <p>(2)エスコートポート使用料</p> <p>(3)入港料</p> <p>(4)港湾施設使用料</p> <p>(5)船舶給水料・網取放料</p> <p>(6)とん税・特別とん税</p> <p>(7)荷役料</p> <p>(8)港湾環境整備負担金</p> <p>3. 港湾施設の効率的配置・社会資本の有効活用</p> <p>(1)港湾関連施設の配置・使用</p> <p>(2)社会資本の有効活用</p> <p>4. 諸手続きの簡素化・港湾情報通信ネットワークの構築</p> <p>(1)諸手続の提出書類の統一化・簡素化・ペーパーレス化</p> <p>(2)港湾関係情報システムのネットワーク化</p>

	大 阪 港	神 戸 港
主 体	大阪港利用促進協議会 (平成9年4月設立)	神戸港利用促進協議会 (平成9年5月設立)
構成団体	港湾管理者、埠頭公社、国機関、船会社(外航・内航)、荷主、港湾運送事業、トラック業、水先人、労働組合等 (関係25団体)	港湾管理者、埠頭公社、国機関、船会社(外航・内航)、荷主、港湾運送事業、倉庫業、トラック業、水先人、タグ業、労働組合等 (関係27団体)
取り組み項目	<ol style="list-style-type: none"> 港湾料金の見直し (1)ガントリークレーン使用料 (2)一体使用荷捌き地の料金体系 (3)港湾関連用地使用料 (4)シャーシプール利用料 (5)タグポート料金 手続きの簡素化 関係官公庁への提出書類のFAX受付、EDI化 ポートサービスの充実 (1)関係官公庁等の受付時間・体制 (2)検疫、防疫実施時間の延長 (3)月曜早朝の入港混雑緩和 (4)夜間入出港規制の緩和 (5)水先人、タグ、網取等の柔軟な対応 港湾施設等の拡充 (1)大水深コンテナバースの整備 (2)船舶の大型化、モーダルシフト推進のための内質ふ頭整備 (3)交通アクセスなどの整備等 荷役関係 (1)365日24時間荷役の実施 (2)ターミナルのゲートオープン時間の均一化 	<ol style="list-style-type: none"> 港湾施設の有効利用やトータルコストの削減に必要な諸方策 (1)内貿フィーダー船の外貿コンテナターミナルへの直付け方策 (2)内貿フィーダーサービスの振興・促進策 港湾の情報化の推進に必要な諸方策 (1)神戸港港湾管理者システム等EDI化に向けての方策等 その他のポートサービスの向上に必要な諸方策 (1)港湾施設使用許可申請書類のFAXによる受付 (2)港湾運送事業の共同化・協業化についての検討

	北九州港	博多港
主 体	北九州港活性化対策検討委員会 (平成9年12月設立)	使いやすい博多港づくり協議会 (平成9年10月設立)
構成団体	港湾管理者、港湾運送事業 (関係5団体)	港湾管理者、国機関、船会社、荷主、港湾運送事業、倉庫業、トラック業、水先人、タグ業、労働組合等 (関係31団体)
取り組み項目	<ol style="list-style-type: none"> 港湾費用全体の引下げのための具体策の検討 (1)港湾施設使用料 (2)港湾荷役料金 (3)パイロット料金、タグポート料金など 利用者へ質の高いサービスを提供するための具体策の検討 (1)港湾荷役の効率化 (2)各種申請手続きの簡素化等 港湾施設の有効活用の具体策の検討 その他 	<ol style="list-style-type: none"> トータルコスト対策 (1)入出港関係(入港料、岸壁使用料、水先料、タグ料) (2)荷役関係(冷凍コンセント使用料、ガントリークレーン使用料) (3)横持ち関係(ハンブールの確保) サービス向上 (1)入出港関係(夜間入港等の基準緩和) (2)荷役関係(協業化、EDI等のシステム導入) (3)ゲート関係(昼休、夕方のゲートオープン時間の延長) 交通対策 (1)シャーシ関係(路上駐車、ゲート持ち渋滞対策) (2)道路整備関係(渋滞対策、ふ頭へのアクセス強化) 施設の機能向上(施設整備) (1)ふ頭関連機能 (2)貿易促進機能 情報化の推進 (1)港湾諸手続きEDI化 (2)通関業務の迅速化 (3)ターミナルにおける情報化の推進

図表 2-3-6 港湾利用促進協議会による主要な施策の実施状況（12年2月1日現在、運輸省調べ）

東京港	<p>1. 港湾サービスの充実</p> <p>(1) 行政手続きの簡素化効率化 平成11年10月より港湾EDIによる港湾管理者、港長への申請届けを開始。</p> <p>(2) 港湾荷役作業の向上 日曜荷役のための荷役体制の早期手配へのルール作り コンテナターミナルの相互利用・・・岸壁、機器の相互融通を一部実施。</p> <p>(3) 埠頭管理改善のための諸方策 内外貿埠頭の効率的運用・・・内航フィーダー船の外貿ターミナル直付けについて一部実施 福利厚生施設の充実・・・大井埠頭において福利厚生協会によりコンビニエンスストアを設置</p> <p>2. 港湾トータルコストの削減 日曜荷役船の入港料・岸壁使用料の免除 長期貸付地（港湾関連施設用地、30年間）の貸付料見直し</p>
横浜港	<p>1. 港湾利用に関わるトータルコストの適正化に向けた施策 港湾使用料の見直し (1)内航船の利用促進に向け、ガントリークレーン使用料免除 (2)一定のコンテナ取扱量に応じた入港料免除 (3)新規定期航路の第1船に対する入港料、岸壁使用料免除 (4)日曜着岸船に対する岸壁使用料の一部免除</p> <p>2. 港湾関係諸手続の簡素化と港湾物流EDIの早期導入に向けた施策 EDIシステムの運用開始・・・平成11年10月より、全国共通の港湾EDIシステムの送受信と、横浜市港湾局「横浜市港湾EDIシステム」を運用開始</p> <p>3. 強制水先対象船舶基準の見直し（300総トン 3,000総トン）</p>
川崎港	<p>1. 岸壁使用料の軽減 「ダイレクトオンパス制度」の創設（荷役開始日前日の入港船に係る岸壁使用料について、荷役日の午前7時30分まで免除）</p> <p>2. 行政手続きの効率化及び簡素化・・・港湾諸手続のEDI化 平成11年10月より、港湾EDIシステムにより港湾管理者、港長への申請届出を開始。</p>
名古屋港	<p>1. 国際競争力のある港湾諸料金の体系の在り方の検討 ・新規コンテナ航路開設船に対する減免制度の拡充（新規コンテナ航路開設に伴う第1船への入港料及び公共岸壁使用料の全額免除制度を拡充し、2度目以降1ラウンド分の船舶についても入港料5割、公共岸壁使用料2割を免除） ・日曜荷役船に対する減免制度の新設（日曜日に荷役を行う外航コンテナ船に対し、入港料全額免除及び公共岸壁使用料3割減免） ・荷役日前日入港船に対する公共岸壁使用料の免除（荷役日の前2日から荷役日当日の午前0時までに入港した船舶の午前8時までの岸壁使用料免除） ・荷役機械使用料単位を変更（1時間制 30分制）電気施設使用料単位を変更（24時間制 12時間制） ・船舶ていけい場使用料の3年間にわたる段階的廃止</p> <p>2. 諸手続の簡素化・港湾情報ネットワークの構築 ・港湾EDI稼働（コンテナ関連の陸上施設についても名古屋港管理組合EDIシステム導入予定） ・NUTS（名古屋港統一コンピューターシステム）導入・・・ゲート前の待機時間の短縮、荷役機器の効率性工場等の効果</p>
大阪港	<p>1. 利用料金の軽減 ・期間限定でシャーシプール利用料金の低減（平均13%）を実施 ・外航定期コンテナ船の初入港を対象に、入港料・岸壁使用料及び一体荷捌地使用料を全額解除</p> <p>2. 手続きの簡素化 ・関係官公庁への提出書類のFAX受付：入出港に関する届出について実施済み ・平成11年10月より入港届、係留施設等使用許可申請等のEDI化を実施</p> <p>3. ポートサービスの拡充 ・平成10年12月8日よりダイレクト・オン・パス制度を実施し、荷役開始日の前日までに入港・係留した船舶を対象に午前7時までの係留施設使用料及び一体使用荷捌地使用料を免除。 ・阪神パイロットではフルコンテナ船を対象に入港について24時間引受を実施</p>

神戸港	<ol style="list-style-type: none"> 1. 港湾施設使用料等の見直し <ul style="list-style-type: none"> ・岸壁使用料の12時間制の導入 ・岸壁使用料の時間単位の変更 ・岸壁等優先使用料及び上屋滞貨料の廃止 ・港湾幹線道路・摩耶大橋の大型車通行料の減額 ・ヤードの使用における「荷捌き地」使用料の新設（「ふ頭用地」使用料との選択を可能に） ・クレーン使用料の30分制の導入　　・初入港船に対する入港料・岸壁使用料の免除 ・荷役前日入港船に対する係留施設使用料の免除 2. 内航フィーダーサービスの利用促進 <ul style="list-style-type: none"> ・内航フィーダー船の外航バースへの直着け ・内航フィーダー貨物に対するクレーン使用料の半額措置 ・横持ち輸送コストの削減のため、隣接する内外貿バースの一体利用を一部で実施 3. 強制水先対象船舶基準が、300トン以上から10,000トン以上に緩和 4. 港湾諸手続の簡素化 <ul style="list-style-type: none"> ・港湾施設の使用許可申請方法を改定し、書類持参による申請方法に加え、入出港届等22種類のFAXによる受付を開始 ・「神戸市港湾管理者EDIシステム」を稼働させ、電子メール、インターネット、入出港届等の電子申請手続を開始
北九州港	<ol style="list-style-type: none"> 1. 港湾費用全体の引下げのための方策 <ul style="list-style-type: none"> (1) ガントリークレーン（揚力40トンを超えるもの）使用料の10%減額（10基中9基該当） (2) 荷さばき地（重量物ふ頭）使用料の10%減額 (3) 荷さばき地（一般ふ頭）使用料の10%減額 (4) ガントリークレーン使用料算定方法の変更
博多港	<ol style="list-style-type: none"> 1. トータルコスト方策 <ul style="list-style-type: none"> (1) 規制改正による水先料金の割増料金適用時間帯の短縮 (2) 外航定期航路の船舶を対象とした入港料の30%割引 (3) 冷凍コンセント使用料金を値下げ (4) トランシップ貨物に対するガントリークレーン使用料金を割引 (5) ガントリークレーン使用料の30分単位制導入 (6) 約2.3haのバンブル（暫定）の供用開始 2. サービス向上 <ul style="list-style-type: none"> (1) 270m以上300m未満の大型船の24時間入出港対応 (2) 300m以上320m未満の大型船の暫定的入出港対応 (3) 新コンピューターシステムによるゲート業務の迅速化 (4) 検査レーンの増設によるコンテナ検査業務の迅速化 3. 交通対策 <ul style="list-style-type: none"> (1) シャーシ置き場の整備による路上駐車対策 (2) シャーシ滞留帯の整備によるゲート待ち渋滞対策 4. 施設の機能向上 <ul style="list-style-type: none"> (1) 内貿バースの配置による既存ふ頭の輻輳緩和 (2) 博多港国際ターミナルでのボーディングブリッジの供用 5. 情報化の推進 <ul style="list-style-type: none"> (1) FAXによる申請書類の受付拡大 (2) 港湾諸手続EDI化システムの稼働 (3) 新たなコンテナターミナルコンピューターシステムの稼働

第2節 国内旅客輸送活性化への取組み

1. 改正海上運送法の円滑な実施

(1) 改正の概要

国内旅客船事業については、市場原理と事故責任原則の下に自由競争を促して、サービスの向上及び多様化、運賃の低廉化を実現する必要がある。このため、国内旅客船事業に係る需給調整規制を廃止して意欲ある事業者の参入を促すとともに、事業者の判断で航路・ダイヤ設定、運賃設定が迅速かつ弾力的に行えるようにすることとこれを内容とする改正海上運送法が昨年6月に成立し、同法は本年10月より施行(一部の定義規定については公布即施行)されることとなっている。

同改正の主な内容は以下のとおりである。

需給調整規制の廃止

- ア 一般旅客定期航路事業に係る需給調整規制を廃止し、免許制から許可制へ改める。
- イ 運賃について、認可制から届出制へ、事業の休廃止について、許可制から届出制(30日前まで)へ改める。
- ウ ダイヤの変更について、認可制から届出制へ変更する。

需給調整規制の廃止はこれまで参入、退出規制や運賃規制等によって保たれていた安定的輸送に大きな影響を与えることになり、その結果離島の生活航路の維持や安全、利用者保護等利用者に直接、間接に様々な問題が生じることが予想されることから、(1)に併せて以下の措置を講じる。

ア 生活航路の維持

船舶以外には交通機関がない区間又は船舶以外の交通機関によることが著しく不便である区間であって、離島その他の住民が日常生活・社会生活を営むために必要な船舶による輸送が確保されるべきとして、関係都道府県知事の意見を聞いて指定する区間(指定区間)について、以下の措置を講じる。

- i) 船舶運航計画(ダイヤ等)について「離島その他の地域住民が日常生活・社会生活を営むために必要な船舶による輸送を確保するうえで適切

なもの」であるか否かを許可時に審査する。

ii) 運賃について、高騰防止の観点から上限の額について認可を受けるものとする。

iii) 事業の休廃止について、6ヶ月前までの事前届出制とする。

イ 安全規制・利用者保護規制の適用範囲の拡大(詳細は第4章第1節参照)

ウ 事業類型の明確化による類似行為の防止

旅客不定期航路事業について、需給調整規制を廃止するとともに一般旅客定期航路事業との機能分担を明確化するため、乗合運送を原則禁止する。

ただし、通船、遊覧船については乗合運送可とする。

エ その他

i) 需給調整規制の廃止に伴い自動車航送貨物定期航路事業(貨物フェリー)の事業類型を廃止する。

ii) 罰則を強化する。

(2) 円滑な実施に向けて

本年10月の改正海上運送法の施行を前に、新たな運賃制度の骨格に係わる課題や、情報公開の内容、苦情処理方法について、学識経験者、事業者等の参考意見の整理・集約を図るため、「国内旅客船運送事業サービス問題タスクフォース」(チームリーダー：杉山一橋大教授)をし、平成11年12月に報告書を取りまとめた。報告書の概要は以下のとおりである。

運賃制度

- ・「運賃水準への社会的配慮」については、事業法である海上運送法に基づくものではなく、離島航路整備法に基づく国による補助や、地方自治体による補助により担保されるべきものとして整備することが適当。
- ・「運賃・料金の変更命令」については、当該運航を行うに当たり直接必要になる費用を賄う運賃であるかどうかダンピング価格設定及び事業破綻を招来する価格設定が判断基準とするのが適当。
- ・「独占価格設定に係る変更命令」については、総括原価を上回るか否かを一つの判断の指標としつつ、具体的状況を見極めた上で判断するのが適当。

情報公開

苦情処理を含む情報公開については、利用者による事業者の選択の容易化、利用者の監視による輸送の効率化及びサービスの向上、運賃改定における透明性の向上、旅客船事業の安全に対する信頼性の向上に資するため、旅客船事業者、事業者団体、行政は適切に情報公開（苦情処理を含む）を推進することが適当である。

今後、これらの意見を踏まえ、具体的な処分基準の策定や情報公開を推進していく。

（３）指定区間の指定

海上運送法改正により制度が新設された指定区間については、本年４月３日に告示され、離島航路整備法の補助対象となる航路を中心に全国276区間が指定された。

指定に当たっては、船舶以外の交通手段が存在しない場合のみならず、架橋や航空路があっても運航回数等が利用者利便に適さない場合や運賃、所要時間をより多く要する場合も指定されている。また、離島その他の地域の住民が日常生活・社会生活を営むために必要な施設として、学校、職場、病院、商業施設、官公署の有無が考慮されている。



指定区間に指定された姫路と家島群島を結ぶ「ささゆり」（姫路～家島航路）
（第1回しま航路スナッフ大賞一般の部審査員特別賞、山崎貞男氏撮影）

2. 活力ある離島航路の実現

(1) 航路の維持・整備のための公的補助

我が国は、本州、北海道、四国、九州を含めて7千弱の島嶼を有し、そのなかの400余の島嶼に人々が暮らしているが、離島航路は、島と島、島と本土を結んで離島住民の足及び生活物資等の輸送手段として重要な役割を果たしているものの、過疎化等の進行から利用者数は年々減少傾向にあり、離島航路を運航する事業者の経営状況は一段と厳しい状況にあるため、離島航路整備法に基づき、離島航路事業者に対し、航路経営によって生じる欠損について補助金を交付することで、航路の維持・改善を図っている。平成11年度には、104事業者、109航路に対し、約40億7300万円の欠損補助が行われた。

また、平成6年度からは、欠損補助とは別に、離島航路に就航する船舶の近代化を支援するため、離島航路船舶近代化建造費補助金を設け、平成11年度は1億1400万円の補助金を交付した。

(2) 離島航路の活性化への取組み

離島航路の事業環境は、離島地域の人口減少等に伴う輸送需要の低迷や航空輸送との競合、本土との架橋により年々厳しさを増している。

このため、運輸省では「しま」の持つ歴史、文化や豊かな観光資源をもっと活用し、離島航路の活性化を推進するため、離島航路活性化方策調査を実施した。

本調査では、成功事例を抽出・分析して、離島航路の経営安定化や利用拡大を実現するアイデアを「チャレンジメニュー」として取りまとめた。

さらに、離島航路事業者や地方自治体が、離島観光と離島航路の有機的な連携による魅力の向上に効果的にチャレンジできるよう、離島・離島航路の特性や利用者ニーズごとに、同メニューから適切な実施方策を選択するための各メニューの評価方法を「離島航路の活性化チャレンジマニュアル」として作成した。

このような取組みの一環として、3月14日に新全国町村会館において「しま航路シンポジウム - 再発見・離島の魅力 - 」を開催し、これからの離島における観光推進方策や離島航路の活性化方策について、基調講演、国土庁、沖縄開発庁で実施したものを含めた調査結果の発表及びパネル討論会を開催した。



しま航路シンポジウムにおけるパネル検討会

(3) 活力ある離島航路の実現

離島航路においては、離島航路事業者が補助制度等を活用し航路の維持・整備に努めるとともに、航路の利便性の向上を図りつつ、より一層の経営改善に努めることが重要であるが、離島航路の維持については、運営主体である離島航路事業者に加え、関係地方公共団体等関係者が一体となって各地域の離島振興策に沿った観光客の誘致等の需要拡大策を講じることが期待されている。

図表 2-3-7 離島航路国庫補助金交付実績等

(単位:千円)

年度	事業者	航路数	補助金交付金額
7	107 (103) (4)	111 (107) (4)	4,258,478 (4,141,118) (117,360)
8	104 (99) (5)	108 (103) (5)	4,212,367 (4,084,561) (127,806)
9	110 (105) (5)	114 (109) (5)	4,222,607 (4,084,576) (138,031)
10	106 (103) (3)	110 (107) (3)	4,211,588 (4,083,254) (128,334)
11	107 (104) (3)	112 (109) (3)	4,199,178 (4,073,178) (126,000)
12	-	-	4,177,779 (4,064,079) (113,700)

運輸省海上交通局調べ。

(注) 1 . () は内訳であり、上段は離島航路補助、下段は離島航路船舶近代化建造費補助。

2 . 平成12年度は予算額。

第3節 内航貨物輸送活性化への取組み

1. 内航海運における規制緩和

(1) 内航海運の活性化を目指して

近年内航海運を取り巻く環境は、国際的な競争時代の進展による産業構造の変化の波が押し寄せ、荷主企業間の製品ジョイントバーター等により、輸送構造が大きく変化している。また一方、昨今地球環境保全の必要性が益々高まっており、環境負荷が小さい内航海運等によるモーダルシフトの推進により、地球環境問題に貢献することが益々重要となっている。

このように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ところである。即ち、船舶の建造に際し一定の比率による既存船の解撤を求めるスクラップ・アンド・ビルド方式による船腹調整事業は、意欲的な事業者の事業拡大や新規参入の妨げになってきたことから、その廃止により船舶建造の自由度を高めることにより、競争原理を導入し、内航海運の活性化を図ることとした。また、長年にわたり同事業が実施されてきた結果、既存船の引当資格が一種の営業権として取り引きされていたことを踏まえ、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てするため、内航海運暫定措置事業を同時に導入したところである。

この内航海運暫定措置事業については、導入後2年が経過する中で、老朽船の代替建造・解撤が進み船舶の近代化が促進され定着をみたところである。さらに今後は、内航海運事業者の経営基盤の強化を目的とした抜本的な構造改善を推進しつつ、このような内航海運を取り巻く環境に適切に対応し、一層効果的な内航サービスを安定的に供給することができるよう、次世代の内航海運事業のあり方を検討していく必要がある。

(2) 内航海運暫定措置事業の概要と実施状況

内航海運においては、昭和41年より船舶の建造に際し一定の比率による既存船の解撤を求めるスクラップ・アンド・ビルド方式による船腹調整事業が実施されてきたが、平成7年6月及び10年3月の海運造船合理化審議会内航

部会等での議論を踏まえ、10年5月に解消されたところである。

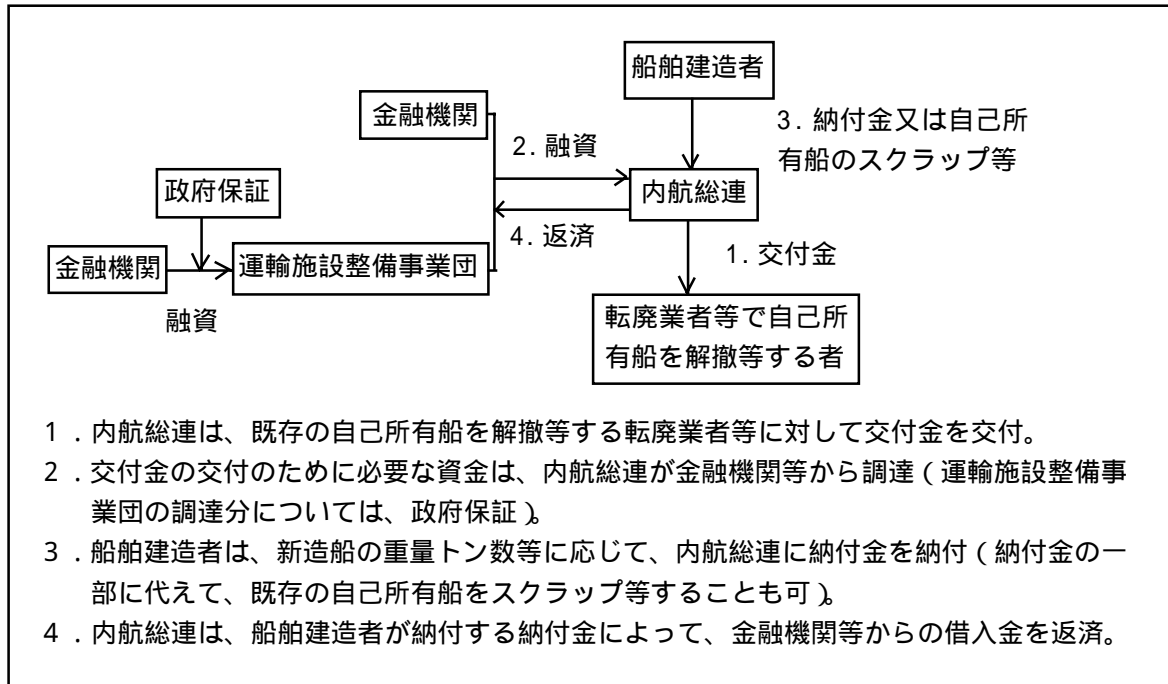
また、同事業の解消と同時に、長年にわたり同事業が実施された結果既存船の引当資格が一種の営業権として取り引きされていたことを踏まえ、同事業の廃止により無価値化する引当資格の経済的価値を手当てするため内航海運暫定措置事業（以下「暫定措置事業」という。）を導入することとした。この制度は、新たに船舶を解撤する事業者に対し解撤する船腹量に応じ交付金を交付するとともに、船舶を建造する者から建造する船腹量に応じ納付金を納付させるというものである。（図表2-3-8参照）

このようにして導入された暫定措置事業により、老朽船の代替・解撤が進み、船舶の近代化が促進されている。また、近年の景気の低迷により、内航海運の太宗貨物である産業基礎物資の生産量の落ち込んだことに加え、相次ぐ荷主企業の大型合併や物流提携の影響により、船腹過剰感が強まっている状況の下で、過剰船舶の解撤の促進にも寄与している。本事業の実施により内航船舶の過剰設備処理が当初の予想以上に進み、タンカーを除く貨物船については船腹需給のバランスが取れつつある状況にあると見られている。

内航海運暫定措置事業の実施状況は、本年5月現在で解撤等交付金申請の認定量は、合計821隻、91万2千対象トン、金額676億4千万円となっており、このうち716隻、78万7千対象トンの解撤等が実施され、597億7千万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、20万5千対象トン、金額63億円となっている（図表2-3-9、2-3-10参照）。

図表 2-3-8 内航海運暫定措置事業の概要



図表 2-3-9 内航海運暫定措置事業の実施状況

1. 解撤等交付金交付申請に係る認定状況（12年3月期認定分まで）

船種区分	隻数	対象トン数（万トン）	交付予定金額（億円）
一般貨物船	348	35.7	388.4
油送船	239	34.4	203.2
その他	234	21.1	84.8
合計	821	91.2	676.4

2. 解撤等交付金の交付状況（12年4月6日交付決定分まで）

船種区分	隻数	対象トン数（万トン）	交付金額（億円）
一般貨物船	311	32.5	354.8
油送船	201	27.8	165.6
その他	204	18.4	77.3
合計	716	78.7	597.7

3. 建造等認定・納付金の状況（12年2月期認定分まで）

申請時期	隻数	対象トン数（万トン）	建造等納付（億円）
平成10年度	31	10.6	27.0
平成11年度	45	9.9	36.0
合計	76	20.5	63.0

図表2-3-10 内航海運暫定措置事業対象船舶船腹量の推移

船種	現有船腹量 （平成10年6月30日現在）	現有船舶量 （平成11年6月30日現在）
貨物船	1,683千G / T 3,300千D / W	1,620千G / T 3,113千D / W
自動車専用船	170千G / T 168千D / W	173千G / T 179千D / W
土・砂利・石材 専用船	468千G / T 978千D / W	467千G / T 966千D / W
小計	2,321千G / W 4,446千D / W	2,260千G / W 4,258千D / W
油送船	919千G / W 2,051 m ³	822千G / T 1,963千 m ³
計 （内航海運暫定措 置事業対象船舶）	3,240千G / T 6,497千D / Wm ³	3,142千G / T 6,211千D / Wm ³

(3) 内航海運暫定措置事業に対する支援

暫定措置事業の円滑な実施を図るためには、事業の実施主体である日本内航海運組合総連合会が同事業に要する資金を低利で調達することが不可欠であることから、運輸省としても、低利で調達し、これを政府保証の下で運輸施設事業団が日本内航海運組合総連合会に融資する制度を設けている。即ち、予算措置として11年度第二次補正予算において、政府保証限度額を150億円から60億円増額し210億円とし、本年度予算においても同様の措置を講じている。

2. 運輸施設整備事業団の取組み

(1) 事業概要（船舶建改造事業等）

国内旅客船業や内航海運業を営む事業者には経営基盤が脆弱な中小事業者が多く、資金調達力に乏しいことから、その使用する船舶は老朽船・不経済船が多くなっており、船舶の近代化が容易に進まない状況にある。このため、運輸施設整備事業団（事業団）では、共有建造方式*により、これらの船舶の近代化を推進するとともに、船舶改造に対する融資及び運転資金の借入れ等に係る債務保証業務を行うことにより、海上輸送の効率化を図っている。

平成11年度においては、景気の低迷の長期化等の厳しい経営環境の下、内航海運の活性化を図るため、10年度に引き続き、高金利船の利子減免、共有比率の引上げ等の共有業務の弾力化措置を講じるとともに、内航海運暫定措置事業の円滑な実施を図るため、内航総連に対して同事業に要する資金の融資を行った。

また、高齢者や障害者の自立と社会参加や環境負荷の低減といった社会的要請を踏まえ、旅客船のバリアフリー化や環境にやさしいエコシップ**の建造を促進するため、船舶使用料の軽減等の政策的支援を行った。

12年度においても、共有比率の引上げ措置、内航総連への資金の融資に加え、バリアフリー化とエコシップ建造の促進のための支援措置についても引き続き講じることとしている。

* 共有建造方式

船舶を事業者と事業団が費用を分担して建造し、竣工後も事業団と事業者の共有としつつ、事業者に船舶を使用管理させる方式。この方式により、事業団が分担した費用については事業者は担保も要しないため、資金の調達能力に乏しい事業者であっても船舶の建造が容易となり、また、船舶の建造の技術支援が受けられることから、質の高い近代的な船舶を整備することが可能となる。

** エコシップ

船型、機関、推進機などを省エネ仕様に改良するなどの工夫により、従来の船舶に比してCO2の排出量が大幅に削減される船舶

(2) 平成11年度事業実施状況及び12年度事業計画等

平成11年度船舶建改造事業は、国内景気の低迷の長期化等により、国内旅客船、内航貨物船とも前年度に比し建造量は減少した(図表2-3-11参照)。

12年度の事業計画は、現下の景気が回復に向かっている状況にかんがみ、11年度の実施状況を上回る建造量を計画している。ただし、11年度の実施状況が計画を大きく下回ったため、12年度の計画は11年度の計画を下回る内容となっている(図表2-3-11参照)。

図表 2-3-11 船舶建造実績

(単位：百万円)

年度	貨物			旅客船		
	隻数	総トン数	事業団 分担額	隻数	総トン数	事業団 分担額
2	48	45,545	25,452	21	36,150	18,004
3	92	96,713	51,009	20	67,837	49,374
4	140	176,776	90,324	28	67,837	49,374
5	128	116,924	70,171	20	36,142	22,194
6	107	106,630	60,167	25	48,474	25,987
7	82	101,345	46,459	19	44,720	16,155
8	72	78,808	41,692	27	52,307	24,036
9	35	51,628	22,719	11	7,581	5,551
10	28	76,574	29,270	10	34,314	17,606
11	16	53,738	18,274	7	7,483	5,466

運輸省海上交通局調べ

(注) 10、11年度は建造契約決定ベース。

図表 2-3-12 平成 12 年度事業計画

区分	総トン数	事業団予算額
船舶建造計画	G/T	百万円
旅客船の建造	27,100	15,000
貨物船の建造	85,000	37,200
融資計画	—	1,000
債務保証計画（保証限度額）	—	4,000

運輸省海上交通局調べ

内航海運暫定措置事業に関する資金の貸付け

平成 12 年度事業計画	21,000 百万円
--------------	------------

* 内航総連に対し、内航海運暫定措置事業を円滑に実施するために必要な資金の貸付けを行う。



運輸施設整備事業団共有船「クイーンコーラル8」

<コラム> 内航海運業における船どころ

瀬戸内地方、九州地方には、いわゆる「船どころ」と呼ばれる地域があり、内航海運業や中小造船業などの内航関連産業が当該地域の基幹産業として大きな役割を果たしている。

3地方合計の内航海運事業者数の全国数に対する割合は、ほぼ7割に達している。

	事業者数	全国に対する割合
中国地方	1,404	26%
四国地方	1,070	20%
九州地方	1,310	24%
3地方合計	3,784	69%

また当該地域において、30事業者数以上の事業者を有する市町は22市町で、1,562の事業者（全国に対する割合は29%）が集中している。



内航海運事業者の多い地域（30事業者以上）

第4節 不況対策

内航海運においては、国内景気の低迷に加え、最近の荷主業界の大型合併、業務提携、経営合理化による輸送の効率化等により海上荷動量が減少していることから、船腹過剰が解消されず、運賃・用船料が低迷するなど厳しい不況に陥っている。このため、内航海運暫定措置事業の円滑な推進により、過剰船腹の処理が進むことが期待されるが、このほかにも内航海運における不況対策として以下のような措置を講じている。

1. 内航運送における不況対策

(1) 運転資金対策

平成10年7月1日から、内航海運業を中小企業信用保険の特定業種に指定し、信用保険を倍額まで利用することを可能とした。また、中小企業信用保険法が改正され、保険の限度額が引き上げられた（無担保保険については、3,500万円を5,000万円に、特別小口保険については、750万円を、1,000万円とした）。

(2) 建造資金対策

運輸施設整備事業団の共有建造方式において、モーダルシフト船等に対する手数料の一部免除、過去の高金利船の利子の一部減免、共有比率の引上げ、共有期間の繰延べ等の弾力化措置を講じてきている。

2. 離職者・離職船員への支援

離職者対策

内航海運業者が事業規模の縮小を余儀なくされ、それに伴い離職者、離職船員が多数発生すると見込まれることから、タンカーに係るものを除く内航海運業を、平成11年7月1日から平成13年6月末までの間「特定不況業種等関係労働者の雇用の安定に関する特別措置法」及び「船員の雇用の促進に関する特別措置法」に基づく対象業務に指定し、一定の支援が講じられている。

この指定によって、内航海運業を営む事業主には、事業の縮小に伴う従業員の休業・教育訓練や出向を助成する雇用調整助成金の支給等により、失業を予防するとともに、離職者、離職船員には特定不況業種離職者求職手帳の発給、雇用保険の延長、就職促進給付金の支給等により再就職の促進が図られることとなり、減船や転廃業、事業縮小によって発生することが懸念される離職者及び離職船員に対して雇用対策が講じられている。

なお、タンカーに係る内航海運業については、事業活動の縮小を余儀なくされ、休業、教育訓練又は出向を行った事業主に対し、資金等負担額の一部を補助する雇用調整助成金の支援を受けられるよう本年7月1日から平成13年6月30日までの間「雇用保険法」に基づく対象業種に指定されている。