

第2節 内航海運政策（物流効率化、地球環境への対応）

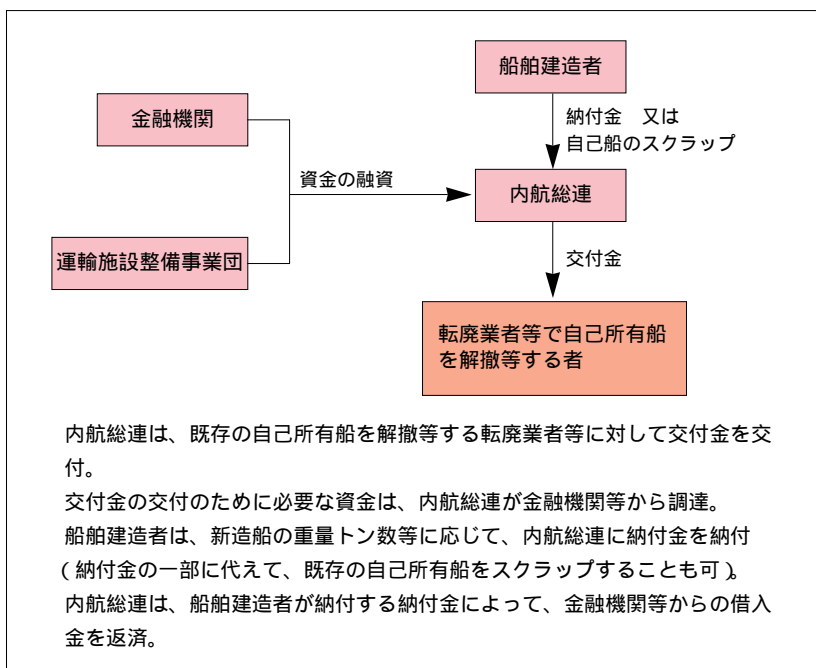
1. 内航貨物輸送活性化への取組み

（1）内航海運暫定措置事業の実施状況

内航海運暫定措置事業の導入

内航海運業の更なる活性化を図るため、昭和41年よりスクラップ・アンド・ビルド方式により行われてきた内航海運船腹調整事業を解消することとし、同時に財産的価値を有する自己所有船の引当資格につき、自己所有船を解撤する転廃業者に内航総連が交付金を交付すること等を内容とした内航海運暫定措置事業を平成10年5月に導入した。（図表3-2-16参照）。

図表3-2-16 内航海運暫定措置事業の概要



内航海運暫定措置事業の実施状況

本年5月現在の解撤等交付金申請に係る認定状況は、合計708隻、803万4,000対象トン、交付金額612億2,400万円となっており、このうち432隻、454万2000対象トン、359億4,000万円の解撤等が実施され、既に交付されている。

一方、建造等納付金の納付認定状況については、合計43隻、12万4,000対象トン、納付金額38億7,700万円となっている。

内航海運暫定措置事業に対する支援

運輸省は、内航海運暫定措置事業の円滑な推進に資するため、平成10年度第1次補正予算において同事業の資金が低利で調達できるよう運輸施設整備事業団による内航総連への融資業務を認めるとともに、運輸施設整備事業団が調達する借入金に政府保証を付けることとした。さらに、運輸施設整備事業団に対する所要の補給金（転廃業等により解撤等される内航海運暫定措置事業対象共有船に係る解約手数料の軽減）を計上した。

また、平成11年度予算においても、同様の措置を講ずるとともに、平成11年度税制改正で買換特例制度の対象船舶を拡大した（図表3-2-17参照）。

図表3-2-17 買換特例制度の対象船舶の拡充

改正前	改正後
一般貨物船 油送船 曳船 被曳はしけ 台船	一般貨物船 油送船 曳船 被曳はしけ 台船 砂・砂利専用船 コンテナ船 RORO船 等

(2) 運賃協定の見直し

海上運送法における運賃協定の概要

従来、海上運送法に基づき、船舶運航事業者が他の船舶運航事業者とする運賃等に関する協定等については、独占禁止法の規定が適用を除外されていた。

内航海運の運賃制度については、基本的には市場原理の下、運賃の決定は当事者間の交渉に委ねられているが、大手荷主による優越的地位の濫用防止、過当競争による運賃ダンピング防止等の観点から、沖縄航路運賃同盟をはじめとして海上運送法に基づく8つの運賃協定が締結されていた。

内航海運の運賃協定の見直し

一般的に、協定においては、最も重要な競争手段である運賃等の価格を直接取り決める協定が、競争政策上の観点から最も問題が大きいとされている。

適正な運賃水準の確保を通じて内航海運の安定輸送の確保を図っていた運賃同盟についても、価格競争を制限するものであることから、平成7年12月の行政改革委員会の「規制緩和の推進に関する意見」における「内航海運の運賃協定については、市場原理が機能するよう廃止の方向で直ちに見直しを行うべきである」との指摘を踏まえ、平成8年3月の「規制緩和推進計画の改定について」において以下のとおり閣議決定された。

- ・沖縄航路運賃同盟、先島航路運賃同盟関係については、利用者利便の増進のために必要な共同運航協定に限り、引き続き独占禁止法の適用除外を認める。
- ・内航タンカー運賃協定及び内航ケミカルタンカー運賃協定については、荷主の優越的地位の濫用防止のための新たな措置を講じた上で、平成10年度末までに廃止する。
- ・その他の運賃協定については、平成8年度末までに廃止する。

これを受けて、沖縄航路運賃同盟等6協定が平成8年11月末までに廃止される一方、利用者利便の増進の観点から平成8年10月に阪神/沖縄航路共同運航協定及び沖縄本島/先島航路共同運航協定が締結された。

また、内航タンカー及び内航ケミカルタンカー運賃協定については、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」を取りまとめたことにより、荷主の優越的地位の濫用の防止が図られることとなったことから、本年3月末に廃止された（図表3-2-18参照）。

なお、平成11年の第145回通常国会において、海上運送法が改正され、今後独占禁止法の適用除外となる協定は航路の維持確保・利用者の利便の増進のために必要最小限の共同運航協定に限定されることとなり、運賃協定については独占禁止法の適用を受けることとなった。

図表3-2-18 運賃協定の廃止状況

協定名	廃止時期
沖縄航路運賃同盟	平成8年9月30日廃止
北海道定期航路運賃同盟	平成8年9月30日廃止
先島航路運賃同盟	平成8年9月30日廃止
奄美航路運賃協議会	平成8年9月30日廃止
航空燃料油海上輸送協定	平成8年9月30日廃止
大阪内航運賃協議会	平成8年11月31日廃止
内航タンカー運賃協定	平成11年3月31日廃止
内航ケミカルタンカー運賃協定	平成11年3月31日廃止



内航ケミカルタンカー

(3) 内航海運組合法に基づく調整事業及び共同海運事業の見直し

独占禁止法の適用除外制度の見直しの一環として、内航海運組合法を改正し、同法に基づき内航海運組合等が行う調整事業及び共同海運事業について所要の措置を講じた。

調整事業

内航海運業は中小事業者がその大半を占め、経営基盤が極めて脆弱なことから、内航海運業者同士が団結し、調整事業を行うことにより急激な環境変化に円滑に対応する必要がある。

調整事業としては、これまで運賃の調整、船舶の共同解撤等が行われてきており、また、現在、内航海運暫定措置事業が実施されている。

今般、調整事業に関して独占禁止法の適用除外の範囲の見直しを行ったところ、上記のような状況は現在でも変わらないことから、引き続き独占禁止法を適用しないこととした。しかし一方で、競争政策の重要性が高まってきたことを踏まえ、調整規程等について、運輸政策上の要請と競争政策上の要請のバランスをより一層慎重に審査するため、内航海運組合法に基づき運輸大臣が調整規程等の認可を行う際に、公正取引委員会と協議を行うことを平成10年3月に閣議決定し、これを受けて第145回通常国会において内航海運組合法の一部改正を行った。

共同海運事業

係船場の運営管理、船用品の共同購入、金融機関への融資のあっせん等の共同海運事業を行うことにより、中小規模の事業者が個々では達成することが困難な、コストの引き下げ、資材の手当、金融の円滑化等が可能となるよう、共同海運事業については独占禁止法の適用が除外されている。

今般の独占禁止法の適用除外制度の見直しにおいて、共同海運事業は、これまでは大企業が参加している場合も適用除外の対象とされていたが、大企業はそれ自体で競争力を有しており、大企業が参加して共同受注等を行う場合にはより競争制限的な効果が生じる可能性があることから、大企業の共同海運事業への参加を禁止することとし、調整事業と同様、平成10年3月の閣議決定を経て、内航海運組合法の一部改正を行った。

2. モーダルシフトの推進

(1) モーダルシフト推進の必要性

我が国の国内貨物輸送において、近年、環境問題、道路混雑、労働問題といった物流をめぐる制約要因が顕著になる中、トラック輸送に過度に依存しない物流体系の構築に対する社会的要請に対応するため、運輸省ではモーダルシフト*の推進に積極的に取り組んでいるところであり、単位輸送量当たりのエネルギー効率が高く環境に対する負荷が低い内航海運は、その受け皿として大きな期待が寄せられている（図表3-2-19参照）。

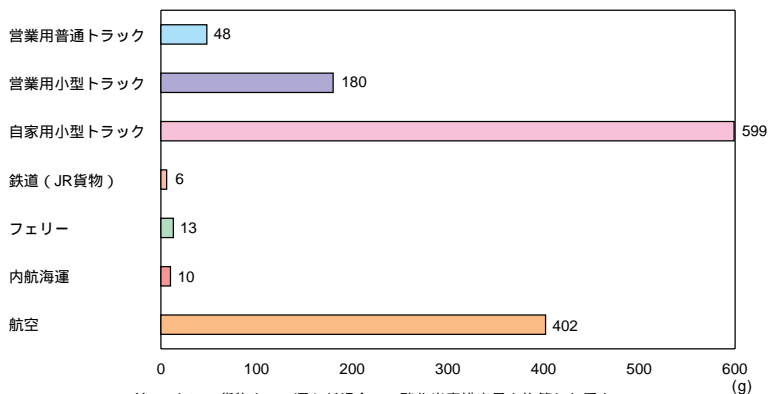
政府としても、「総合物流施策大綱」（平成9年4月閣議決定）、「地球温暖化対策推進大綱」（平成10年6月閣議決定）において、内航海運輸送の利用を促進することとしており、中長距離の地域間幹線輸送において、トラック輸送からよりエネルギー効率が良く、二酸化炭素排出量の少ない輸送機関である海運への転換を図るモーダルシフトの推進を早急に進めていく必要がある。

その際「運輸省物流施策アクション・プラン」（平成10年9月運輸省貨物流通本部決定）に基づき長距離雑貨輸送における鉄道・海運比率を現在の約40%から2010年に50%を超える水準に向上させることを目標としている。

* モーダルシフト

幹線における貨物輸送をより低公害で効率的な大量輸送機関である内航海運や鉄道へ転換していくこと。

図表3-2-19 貨物輸送機関の二酸化炭素排出原単位



(2) モーダルシフト推進施策

内航海運へのモーダルシフトを推進するためには、その受け皿となる船舶の運航コストの削減、利便性の高いターミナル、ダイヤ設定、高速化、集荷・配送の効率化、陸上輸送機関との円滑な接続等の主要な課題に対応していく必要がある。このため、運輸施設整備事業団の船舶共有業務の弾力化、複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルの拠点整備、複合一貫輸送推進インフラ事業等の施策を推進することにより、総合的に内航海運へのモーダルシフトの推進を図ることとしている。

(平成11年度に実施する主なモーダルシフト推進施策)

モーダルシフト船の建造促進

- ・モーダルシフト船等の建造を促進するための運輸施設整備事業団による共有建造方式の活用
- ・運輸施設整備事業団の共有建造における共有比率の引上げ

モーダルシフトに対応したインフラ整備

- ・複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルの拠点整備
- ・港湾諸手続のEDI(Electronic Data Interchange:電子情報処理)化

モーダルシフトに対応した規制の見直し

- ・危険物積載タンクローリーの荷役制限の緩和

次世代輸送システムの導入

- ・環境低負荷型船用推進プラントの研究開発
- ・モーダルシフト対応次世代内航船導入のための環境整備に関する調査研究

3. 運輸施設整備事業団の取組み

(1) 事業概要（船舶関係業務等）

国内旅客船や内航貨物船は老朽船・不経済船が多く、事業者には中小事業者も多いことから、船舶の改善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では、共有建造方式^{*1}により、これらの船舶の近代化・合理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等に係る債務保証業務も行うことにより、海上運送の効率化を図っている。

平成10年度においては、特に厳しい経済状況の下、内航海運の活性化を図るため、モーダルシフト船等に対する手数料の一部免除、高金利船の利子減免、共有比率の引上げ、共有期間の繰り延べ等の共有業務の弾力化措置を講じた。また、内航総連の行う内航海運暫定措置事業に要する資金の業務を開始した。

本年度については、現下の景気状況を踏まえ、平成10年度に引き続き共有比率の引上げ措置を継続するとともに、モーダルシフト船等の建造促進を図るため、解撤、海外売船する場合の解約手数料^{*2}の減免措置を講じており、内航総連への資金の融資も行うこととしている。

*1 共有建造方式

船舶を事業者と運輸施設整備事業団が費用を分担して建造し、竣工後も運輸施設整備事業団と事業者の共有としつつ、事業者が船舶を使用管理させる方式。この方式により、運輸施設整備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。

*2 解約手数料

事業者が共有契約等を途中解約する場合に、事業団に発生する損害に対して徴収する手数料

(2) 平成10年度事業実施状況及び平成11年度事業計画等

平成10年度船舶建改造事業は、国内景気の低迷等があったものの、景気対策の効果もあり、国内旅客船、内航貨物船とも前年度に比し建造量は若干増加に転じた（図表3-2-20参照）。

図表3-2-20 船舶建造実績

(単位：百万円)

年度	貨物船			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
元	55	57,268	24,820	28	56,594	28,657
2	48	45,545	25,452	21	36,150	18,004
3	92	96,713	51,009	20	60,498	31,140
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	51,540	22,714	11	7,532	5,540
10	28	76,574	29,270	10	34,314	17,606

運輸省海上交通局調べ

(注) 9、10年度は建造契約決定ベース。

図表3-2-21 平成11年度事業計画

区分	総トン数	事業団分担額
船舶建改造計画	G/T	百万円
旅客船の建造・改造	24,300	14,000
貨物船の建造	92,000	49,100
融資計画	-	1,200
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11年度事業計画	15,000百万円
------------	-----------

*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「第十五ひかり丸」

4．内航海運における不況対策

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、船腹過剰の拡大、運賃・用船料の低迷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、できるだけ早期に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) 運転資金対策

内航海運業を平成10年7月1日から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對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。

(3) 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、本年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、一定の支援が行われることとなった。

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、離職者及び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ることとなった。