

平成13年9月28日

次世代内航海運懇談会資料

全日本海員組合  
内航局長 馬越 洋造

21世紀型内航海運のあり方

1. わが国経済活動・国民生活における内航海運の役割

内航海運は国内輸送の4割強を占めるとともに、日本経済を支える基幹産業の基礎物資輸送の約8割を担っている。21世紀には内航海運をわが国の環境保全への取り組みには不可欠な輸送手段として位置付け、これに応えられる産業として健全な発展を遂げていくことを期待する。

2. 物流に対する経済的・社会的要請

従来、内航海運は主として港から港への輸送を担っていたが、今後は海陸一貫輸送体制の確立が求められる。そのための物流構造全体の徹底した見直しをおこなうとともに基幹航路における定期運航体制の早期確立を図るべきである。このことは、21世紀を担う海運技術者の育成にも欠かせない要件である。

3. 21世紀型内航海運のあり方

輸送手段としてのコスト競争力の維持向上は否定しないが、安全の確保は絶対要件として位置付けられるべきである。残念ながら内航海運の現状は、安全運航をも担保できないほどの低運賃・低用船料で仕切られている。安全は全てに優先するとの共通認識の中で21世紀を担う内航海運のあるべき姿を模索すべきである。

今後の内航海運行政が取り組むべき課題

1. 健全かつ自由な事業活動を促す市場環境の整備

(1) 事業展開の多様化、新規参入等競争の促進

単なる船舶運航事業者から物流事業者への転換・脱皮を促進すべきであり、効率かつ安全運航を基本に、海陸一貫輸送体制確立に向けた環境整備に行政と事業者とが連携して着手すべきである。

(2) 市場の透明性の確保

内航海運はとくにマーケットの不透明さが言われているが、荷主の支払う運賃と船主が受け取る運賃との間には大きな乖離があり、この間には安全運航に必要なコストさえ収受できないケースが多々見られる。経済社会におけるコスト競争は、否定はしないが、安全のために必要なコストについては、行政の責任として明確にすべきである。

(3) 健全な市場のルールづくり

これまでの行政は、適正船腹量の策定に代表されるように安定輸送を主軸としてきた。船腹需給調整が廃止された今、行政としては安全・環境・雇用への関与を強化し、これらに関し適正なルールを定め、その実効性を担保することにより健全な競争の基盤とすべきである。

## 2. より効率的で安全かつ環境にやさしい輸送サービスの提供支援

### (1) 高度で革新的な輸送サービスの提供

内航業界では、めざましい発展・進捗を遂げている技術革新に対応できる人材育成の立ち遅れが指摘されている。これまでのように外航海運や遠洋漁業分野で培った海技ノウハウをもった船員が内航分野で新たに就業することは今後期待できず、しかも平成11年30000人を数えた内航船員数は年率5%にもおよぶ減少率で推移する中で高齢化も進んでいることから、若年内航船員養成等の対策を強化していく必要がある。

### (2) 良質かつ責任ある輸送サービスの提供

荷主が求める安全かつ効率的な輸送を支えるのは厳しい現場で昼夜を問わず働く内航船員であることを忘れてはならない。国土交通省海事局も平成13年版海事レポートのなかで「船舶の運航の技能と経験を有する船員は、全ての海事産業のヒューマンインフラであり、優良な船員を安定的に確保することは産業の発展に不可欠な要素である」とし、さらに「優良な船員を安定的に確保するためには、教育・育成及び雇用対策と並んで、魅力ある職業とするための基礎として安全かつ適正な労働環境の整備を図らなければならない」との認識を示している。同様に、本年4月に出されたEC委員会のコミュニケも、欧州連合船員の不足は安全と環境、海事産業の競争力に重大な結果をもたらすと警告し、良質な船員への長期的投資（教育訓練等）、労働条件の向上等に関する勧告をしている。

### (3) 輸送コストの低減および安全・環境対策の向上

輸送モードはそれぞれ特色があるが、これまでそれぞれがもつ特色を生かしつつすみわけを行ってきた。今後は陸上輸送モードの利点を海上輸送に取り込む努力が求められる。シャーシー輸送などはきわめて有効な手段と言える。安全と環境問題に関連しては、内航一般貨物船の海難事故のうち8割が衝突・乗揚であり、発生時間帯は夜間に集中している。さらに海難時の船橋一人当直の割合が7割を超える。小型船（700総トン未満）であっても2,400K/L（ドラム缶12,000本）もの油を輸送している実情に鑑み、夜間の一人当直を可としている現行の航海当直基準を早急に見直すべきである。また、船舶職員の乗り組み基準についても有資格者による当直体制が組めない現行の沿海区域の職員配乗基準は早急に見直すべきである。無免許でトラックの運転を認めているのと同じである。あわせて瀬戸内海を中心とする狭水道や船舶輻輳海域では航行の安全を確保するために漁船やプレジャ

ーボートとの航行（操業）分離を基本とした貨物専用シーレーンの設定を強く要望したい。

（４）循環型社会実現のための基盤整備

環境問題は、２１世紀の最大のテーマと言われている。リサイクル型の産業構造への転換には物流コストで寄与できる内航海運のかかわりは不可欠である。効率的な輸送体制の確立を期待する。

（５）物流システム全体の効率性の向上

２１世紀の内航海運は石油製品・原材料を主体に定期輸送に従事する専用船分野と製品や雑貨輸送には従来型のポートツーポートでなく荷主のニーズにあったドアツードア輸送に対応できる構造変革への取り組みが必要である。

以 上