

内航海運行政の取り組むべき課題について

題記に関し、総連の意見に加え、弊大型船組合の意見を以下追加申し上げます。

『将来の内航海運行政』の基本的な考え方として、少なくとも 15 年或はそれ以上の間、暫定事業が継続する可能性があることから、“**現行の暫定事業が smooth に又完全に遂行出来る**”とすることを大前提とされたい。

1) 参入規制の緩和

現在の内航海運の現況(暫定事業問題・現在の内航海運の市況)からみて、現在の許可制から登録制への移行は問題が多い。

イ) 内航運送業の許可基準

現在の許可基準の緩和を求めたい。

使用船舶 3 隻以上、1 隻は所有船であること。全船傭船であっても何ら運航船社として問題ない。

今後は荷主との船舶の共有化も考えておくことが必要かと思う。現行の規定では不可。運送業の実績のある船社(組合員)が 50%以上の株式を持つ新設会社の船舶の保有 / 運航を認める。【申請ベースでも良い】

ロ) 内航船舶貸し船業基準

船主の競争力強化・健全化を図る為、(現在は 3 年以上の定期又は裸傭船の契約の見込みがあること)例えば 7 年 / 船価 50%回収の契約又は 14 年 / 船価 100%回収を船舶の建造基準を見直す必要があるのではないか。

(特に事業団の建造条件は本船竣工後 3 年据置からの返済の為、誰でも建造出来る。4 年目の返済が始まってから色々問題が起きているのではないか)

連続トリップ・チャーター及び再傭船の禁止(通達)

連続 Trip Charter がダメの場合、spot by spot だけの商売をするのか？

また再傭船については、OPERATER にとっては、『Voy 契約より T/C

契約のほうが責任は重い』、船主側の立場としても再傭船禁止の理由がよく理解できない。

現状では再傭船禁止の為、運航形態は航海傭船契約の方式をとっているが、実際には傭船の精算をしている CASE が多々ある。例えば、保証傭船料 + 運航経費を算出して、運賃精算をしており、手間ひまを要し、また入金も遅くなる。実質は定期傭船契約である。

八) 100 総トン未満の船舶の登録制について

プッシャー・バージの取り扱いをどうするか。5000 トンのプッシャー・バージがフリーとなる可能性あり、別途規制する要あり。

2) 運送約款について

不特定多数の荷主を対象としている RORO 船 / コンテナ船の運送約款は必要。航路 / 各船別に作成こと検討中。

(フェリーは既にある。大型船組合の中の RORO 船委員会で検討中)
単一貨物の輸送は運送契約があり、約款は必要ない。

3) 船舶管理会社について

船主業務の集約化、船舶の管理コストの削減、船員雇用・教育の問題等あり、この管理方式を早急に認めて欲しい。

【参考資料：船舶管理会社型】

4) 実施時期：

法令に関係の或る事項は平成 16 年度内から。

通達事項は出来る限り早く。

以上