

沿岸輸送特許の審査基準及び実績について

○ 沿岸輸送特許について

- ・ 安定的な国内海上輸送を確保するため、自国内における物品又は旅客の輸送は原則として自国籍船に限ることが国際的な慣行として確立している（カボタージュ制度）。
- ・ 日本籍船以外の船舶が日本の各港の間において物品又は旅客の輸送を行う場合には、船舶法第3条に基づく国土交通大臣の特許（沿岸輸送特許）を得る必要がある。

■ 船舶法（明治三十二年法律第四十六号）（抄）

第三条 日本船舶ニ非サレハ不開港場ニ寄港シ又ハ日本各港ノ間ニ於テ物品又ハ旅客ノ運送ヲ為スコトヲ得ス但法律若クハ条約ニ別段ノ定アルトキ、海難若クハ捕獲ヲ避ケントスルトキ又ハ国土交通大臣ノ特許ヲ得タルトキハ此限ニ在ラス

○ 審査基準及び実績について

- ・ 沿岸輸送特許の審査基準及び実績(2022年度)は、以下のとおり。

[審査基準]

- ① 当該沿岸輸送が、我が国における安定輸送の確保等の観点から支障を生ずるものではないこと。
- ② 日本の海上運送事業者による物品又は旅客の輸送に支障を生ずるものではないこと。
- ③ 他法令に反しないこと。

[実績（2022年度）]

- (1) 国際海上輸送に付随する沿岸輸送であって特許を付与したもの
→年間 5,058 件（※）

例：運賃を徴収しない空コンテナの輸送（4,530 件）

通し船荷証券を具有する貨物を海外から又は海外への輸送の一部として沿岸輸送を行うものであって、当該沿岸輸送に係る追加的な料金の徴収を行わないもの（外航輸送の一部と考えられるものであって、本邦事業者が運航する外国籍船で輸送するもの、二国間の通商航海条約による相互主義等に基づくもの）

- (2) (1) 以外で特許を付与したもの
→年間 32 件（※）

例：無償の乗船イベント

海底ケーブル敷設工事に係る資材輸送

- (※) 同一船舶による沿岸輸送であっても、期間や区間が異なる場合には、それぞれ1件として計上しており、同一船舶に対する特許が複数含まれている。