

輸送の安全の確保を含めた「競争的市場環境の整備」 について

1. 趣旨・目的

内航海運の活性化のためには、事業全般にわたる民間活力の一層の発揮が不可欠であり、参入規制の緩和や公正かつ透明性の高い市場機能の整備により、健全かつ自由な事業活動を促す競争的な市場環境の整備を図ることが必要である。

また、事業者間の競争の劇化により輸送の安全が損なわれることのないよう、事後チェック体制を強化し、輸送の安全確保を図ることが必要である。

2. 経緯

昨年4月、海事局長の私的懇談会である「次世代内航海運懇談会」が取りまとめた「次世代内航海運ビジョン」においては、1.の問題意識に基づき、内航海運業法改正を中心とする事業規制の見直しによる競争的市場環境の整備が必要である旨が謳われている。

これを受け、海事局では、競争的市場環境整備のための事業規制の見直しに関する具体的制度設計について検討を行っているところであり、本年8月には、有識者、内航海運業界関係者で構成される海事局長の私的懇談会である「内航海運制度検討会」において、「事業規制の見直しの具体的制度設計について」が取りまとめられたところである。

3. 具体的内容

1) 参入規制の緩和等

参入規制の許可制から登録制への緩和

現在は、一般の需要への適合性、基準船腹量(3隻以上等)等に基づき事業許可を行っているのを、適切な資金計画、確実な船員配乗計画等による登録制に緩和する。基準船腹量については、1隻以上の所有で足ることとし、事実上撤廃する。

事業区分の廃止

現在は、内航運送業(オペレーター)と内航船舶貸渡業(オーナー)の区分があり、内航運送業者のみが荷主と運送契約を締結できる(貸渡業者は船舶を運送業者に貸し渡すのみ)こととなっているが、この事業区分を廃止し、全ての内航海運業者に荷主との運送契約締結を認める。

適正船腹量・最高限度量制度、標準運賃・貸渡料制度の廃止
現在、国土交通大臣は、毎年適正船腹量を定めて告示し、著しく船腹量が過大になるおそれがある場合には船腹量の最高限度を設定できるとされているが、これを廃止する。また、同様に、標準運賃・貸渡料の設定ができる制度も廃止する。ただし、適正船腹量については、船腹過剰が生じやすい内航海運の特性に鑑み、法律上の制度としては廃止するが、引き続き、行政による情報提供の一環として国土交通省による算定・公表を行う。

）公正かつ透明性の高い市場機能の整備

適正な取引環境の整備

本年6月の下請法の改正(来年4月より施行予定)により、オペレーター・オーナー間の取引については下請法の適用対象となることとされており、取引の適正化に資することが期待される。

荷主・オペレーター間の取引等については、公正取引委員会において、独占禁止法の運用強化(特殊指定の活用等)を検討しており、内航海運業界の取引実態も踏まえ、国土交通省と公正取引委員会との間で調整を行う。

運送約款規制の導入

内航海運市場の透明性の向上及び利用者保護を図るため、不特定の者を荷主とする船種(RORO船、コンテナ船)の運航事業者に対し、運送約款の作成・届出を義務付ける。

営業報告書の提出

行政庁の対外的説明責任を果たすとともに適切な政策判断を行うため、営業報告書の提出を義務付ける。

営業報告書の具体的内容については、事業者の負担軽減のため必要最低限の内容とする。

）輸送の安全の確保

現在、内航海運業法上、輸送の安全に関する規制は一切行われていないのを改め、船舶の運航を行う事業者に対し、運航管理規程(仮称)の作成・届出、運航管理者(仮称)の選任・届出を義務付けるとともに、輸送の安全確保のための事業活動の是正措置命令制度を導入する。

4. 効果

競争的市場環境が整備されることにより、市場における自由な事業活動による競争が促進され、新規事業者の参入や事業意欲のある事業者の創意工夫に基づく事業展開の多様化・円滑化が促進されるとともに、輸送サービスの質の高度化や革新的サービスの創出、輸送コストの低減が図られることとなる。