

プログラム

第53回 九州運輸コロキウム

日 時 平成 27 年 3 月 25 日 (水) 13 : 30 ~ 15 : 30

会 場 ハイアット・リージェンシー・福岡 2 階 リージェンシー I

講 師 流通科学大学 商学部
教授 森 隆 行 氏

テ ー マ 内航海運の現状と課題

主 催 公益財団法人 九州運輸振興センター

後 援 九州運輸局 JR九州

スケジュール

◎開 会

13 : 30

主催者挨拶 (公財)九州運輸振興センター
会 長 田 中 浩 二

13 : 35

来賓挨拶 九州運輸局
次 長 久 保 田 秀 夫 様

◎基調報告

13 : 40

テ ー マ 「内航海運の現状と課題」
流通科学大学 商学部
教授 森 隆 行 氏

◎自由討論

15 : 10

自由討論

◎閉 会

15 : 30

閉 会

森 隆 行 (もり たかゆき) 氏プロフィール

1952 年生 東京都出身 大阪市立大学 商学部 卒業

1975 年 4 月 大阪商船三井船舶(株)入社 その後、名古屋支店、東京支店、経理部、油送船部を
経た後、1989 年 7 月大阪支店輸出 2 課長、1993 年 7 月広報課長、1995 年 12 月営
業調査室課長 同(室長代理)副部長

1997 年 7 月 MOL Distribution (Deutschland) GmbH (出向) 社長

2004 年 1 月 (株)商船三井営業調査室主任研究員 (2006 年 3 月同社退職)

2006 年 4 月 流通科学大学 商学部教授 現在に至る

(主な会員歴) 日本海運経済学会会員 (理事)、日本物流学会会員、日本港湾経済学会員 (理事)
日本貿易学会会員、CSCMP-米国SCM協会会員 (米国)

(主な著書等: 編著、共著含む) 「神戸港 昭和の記憶」、「内航海運」、「コールドチェーン」、
「神戸 客船ものがたり」、「現代物流の基礎」、「戦後日本客船史」
他多数の著書等あり。



内航海運の現状と課題

流通科学大学 商学部
教授 森 隆 行

日時 平成 27 年 3 月 25 日 (水)
会場 ハイアット・リージェンシー・福岡

主催 (公財)九州運輸振興センター
後援 日本財団
九州運輸局 JR九州

流通科学大学の森でございます。今日は内航海運の現状と課題、その中でも特に船員問題を中心にお話しをいたしたいと思います。

内航海運というのはトンキロベースで40%以上、国内の輸送を担っていますが、社会における認識や関心は非常に薄いのではないのでしょうか。同様に内航海運を研究している人もあまりいません。

いろいろな業界の方や関連団体から相談を受ける中で、内航海運を研究している人がいないということを感じまして、2010年に内航海運研究会というグループを立ち上げました。国内の輸送の中で非常に重要な役割を果たしているにも関わらず、研究体制が整っていないというのは問題だと思いました。わずか6人ですが今年で5年目となり、国内で唯一内航海運を研究しているグループではないかと自負しております。本当はもっと多くの方に研究、議論する場を作ってもらえればと思っております。

最初に内航海運とはどういうものか、もう一度確認の意味でお話をさせて頂いて、その後、今日のメインテーマの「内航海運の現状と課題」に移りたいと思います。

1 はじめに

◇内航海運とは？

今更という気もしますが、櫓とか權で漕ぐようないわゆるボート、それから漁船、それら以外の船舶による海上での物品輸送、さらに積地揚地がいずれも本国内にあるものを内航海運、それを事業とするものを内航海運業と言っています。積地揚地ともに国内であるということが前提になります。外航海運の場合は便宜置籍船の利用等により国内法の適用外というケースが多くなっています。しかし内航海運は基本的には国内法の影響を受けるということになります。そして船員は全て日本人であるということ。それからもう一つ、外航海運が大手が中心であるのに対して内航海運の場合は、経営規模が非常に小さな中小零細企業が多いということが特徴となっています。

◇内航海運の役割・1

国によって地理的な条件、地形的な条件から物流インフラも変わってきますが、島国である日本の場合、沿岸輸送が重要なので内航海運が非常に重要な役割を果たしています。トンベースでは多くありませんが、トンキロベースで見ると43%、4割

以上が内航海運で運ばれています。その中でも石炭や石油、鉄鋼など産業関係の資材の8割の輸送を担っています。非常に重要な産業であるにもかかわらず、世の中の関心が低いというのは本当に残念なことです。

エネルギー消費で見ると家用トラックの26分の1、営業用トラックでは4分の1となっています。例えば499型の貨物船1隻で運べるものをトラックで運ぶと10トントラックが160台必要となり、車と比べて効率的で環境にも優しい。最近、メーカーさんによってはトラックから海運にシフトするというのがありますが、これは残念ながらモーダルシフトというより、トラック運転手の不足によるものですが、そういうモーダルシフトの受け皿としても内航海運というのは重要になってくるのだろうと思います。

◇内航海運の役割・2

安全保障という問題から考えると、まず、海上保安への監視協力があります。(資料1)海上保安庁、あるいは自衛艦も含めて日本の領海問題で最近、いろいろな問題が起こっていますが、そういった面での監視能力です。三千数百隻の内航海運が沿岸に散らばっているのですから、限られた数の海上保安庁や自衛

内航海運の役割(2/2)

2. 日本と日本国民の安全保障の役割

内航海運は、テロ活動、領海侵襲や武器・麻薬の密輸等に関し海上保安庁への監視協力や有事の際の住民の避難、災害発生時の地方自治体との協力など、国民の安全と治安の確保に大きな役割を果たしている。約5,200隻の船舶とそれに乗り込む2.7万人の船員が海上保安庁の監視業務に協力している。国民保護法に基づき有事の際には国民・国家の安全確保に協力することになっている。また、海上運送法第26条には、国土交通大臣による航海命令が規定されており、航海命令により内航海運は国の安全のために活動することが義務付けられている。さらに、近年は東京都をはじめ地方自治体と災害時における輸送協力について協定を結んでいる。このように、内航海運は、日本の経済のみならず国家と国民における安全保障上大きな役割を果たしている。

海上保安への監視協力	テロ活動、領海侵襲、武器・麻薬の密輸等に対する海上保安庁への監視協力。約5,200隻の内航船舶に乗り込む2.7万人の船員が監視業務を行うことで、海上保安庁に協力し、国民の安全と治安の確保に協力している。
国民保護法	武力攻撃事態対処法に基づく住民の避難・避難住民等への救援・攻撃による被害への対処等国民の安全と治安の確保に協力する。指定公共機関として内航海運事業者が指定されている。有事の際に、内航海運は国民・国家の安全確保に協力する。
海上運送法(第26条)	国土交通大臣は、事態の急激な発生等において、当該航海が災害時における救助、その他公衆の安全確保のために必要な場合、航海を命ずることができる(航海命令)。内航海運は、航海命令に従って国の安全のために活動する。
災害時輸送協力協定	内航船舶協会及び内航船組合、東京都等地方自治体と大規模災害時における内航海運の輸送協力について協定を締結し、地方自治体の災害対策に協力する。

資料 1

艦で目の届かないところを、内航船が担うというのも非常に重要な役割の1つだと思えます。

もう1つは国民保護法で、有事の際には国の主導により対応措置を実施するということが定められています。指定公共機関として5社の内航海運業者が指定されています。何かあった時には国民の生命、財産と

いったものを輸送するということが定められています。

それから、国土交通大臣が船舶法によって航海命令を内航船舶に対して出すことができます。つまり、必要な時には国土交通大臣が海上運送法第26条によって、船を必要などころに行くように命令する権利、権限がある、そしてそれに従う義務があるということである。

す。これが外国船になるとその義務はありませぬし、日本の国土交通大臣は命令を出す権利はありませぬ。それからもちろん、災害時の輸送協力協定。これは最近、自治体が内航総連や、あるいは個別のフェリー会社、内航RORO船、内航海運などと直接災害時の輸送協力契約を結ぶということもあります。

このように日

本の内航船、日本籍船は安全保障、国民の保護という面からも非常に重要な役割を果たしているということが言えます。

◇カボタージュとは？

5年前からこの研究を始めて、船主さんや業界の方、あるいは役所や周辺の業界の方などヒアリング含めて、お話をいろいろさせて頂いております。その中で驚くのは本当の意味でカボタージュを理解されている方が少ないということです。当事者の皆さんは当然理解されていると思いますが、理解していないまま上辺だけで議論しているケースが多々あります。規制緩和ということではカボタージュの規制緩和をした方がいいという議論になるわけですが、きちんと理解してないまま議論していることが多い。ここで言うカボタージュというのは、国内安定輸送の確保などの観点から、国内輸送は自国籍船に限るということで、これは日本だけではなく、国際的に一般的なルールです。逆に言うと日本が規制緩和すれば、それは、むしろ例外的なものです。先ほど説明しましたように国益、安全保障、国防の問題も絡まってくるので、各国とも厳しく制限していることが一般的です。途上国において、今までは船が

ないからやむなく外国の船を利用して、ということでもカボタージュというものが緩やかな国もありました。そういう国も最近は国のGDPも上がり国力も付いてきたということで、船舶も自国で整備しカボタージュもむしろ強化するというような動きが一般的です。規制緩和の中ではカボタージュというのはどちらかというと利害的な問題だと感じています。そういう意味でカボタージュというのは国防、治安対策等において内航海運あるいは造船、こういった広い意味での産業政策になってきます。簡単にカボタージュを規制緩和うんぬんというのは、やはりこういうことをきちっと考えた上で議論しないと、大きな間違いを犯すのでないでしょうか。私もいろいろな場所でお話しする時、カボタージュをきちんと理解した上で議論してほしいと、いつもお願いしています。

◇カボタージュ制度の堅持について

カボタージュというのは日本では船舶法の第3条に規定されています。米国、中国、ドイツ、フランス等主要国はきちっと堅持しています。日本では割と簡単に考えがちですが国防・治安対策や内航海運、造船を含めた産業政策の観点からも重要な問題です。(資料2) カボタ

カボタージュ制度の堅持について

(国内の海上輸送を日本の船舶に留保する制度。)

世界各国のカボタージュ制度

世界の共通ルールとして、アメリカ合衆国、韓国・中国・インドを含むアジア諸国、ドイツ・フランス・イタリアを含むヨーロッパ諸国、ブラジル・アルゼンチンを含む中南米 諸国など海岸線を有する殆どの国で実施。

制度維持の必要な理由

- ① 外航船と同様に内航の日本籍船舶は大幅に減少し、日本人船員も激減懸念することとなり、約4億トンに上る産業及び生活物資の安定輸送を外国籍船舶、外国人船員に委ねることとなる。
このことによって多くの船主および運送事業者は、撤退を余儀なくされ、海技の伝承が困難となり、海洋国家の確立が危うくなる懸念される。
- ② 日本の治安確保や大震災等災害時に必要な場合、国は船舶運航事業者に対し海上運送法上の航海命令、国民保護法に基づく有事の際の特定事業者に対する従軍命令等を出すことができます。日本の安全を確保するためには、同制度を堅持して行くことが必要。
- ③ 日本近海は気象、海象の変化が激しい上、内航船は一般に航路の幅が狭く、航海の大半が船舶交通の輻輳する複雑な海域の航行を強いられており、短時間に出入港を繰り返すなど極めて厳しい運航実態となっているためこれを外国人船員にさせることになれば、日本沿岸の海上交通は大変な危険性を秘めた状態となると懸念される。

船舶法

- ・日本船舶であること (官公庁の所屬船舶、日本国民の所有船舶、会社の役員及び執行役員等の2/3以上が日本国民である会社の所屬船舶。)
- ・日本船舶に非ずし日本各港間ニ於テ物品ヲ運送シ又ハ旅客ヲ運送シ又ハ郵便物ヲ運送スル者ニ對シテ(通シ日/ノ有船、保税物品であるかを問わず内航運送)
- ・但法律若シハ条約ニ規定ノ定メテ、海難若シハ捕獲ヲ運送スル船舶又ハ国土交通大臣ノ特許ヲ得テトキハ此ノ限リニ在ラズ

沿岸特許対象事例

- ・条約締結国・最恵国待遇国の船舶等の船舶(英国、ノルウェー、デンマーク、ドイツ等)の一部
- ・本邦船舶運航事業者が運航する外国籍船舶の一部
- ・新規：沖縄自由貿易特区等移出入貨物を輸送する者

カボタージュ制度を放棄することは内航海運の崩壊につながる。

資料 2

物流産業の概要

区 分	営業収入 (億円)	事業者数 (社)	従業員数 (千人)	中小企業の 割合 (%)
内航海運業	8,924	3,870	22	99.6
外航海運業	43,296	211	7	55.2
トラック輸送業	113,337	62,988	1,040	99.9
J R貨物	1,353	1	6	0.0
港湾運送業	9,969	892	50	88.1
航空貨物運送事業	1,736	21	-	26.7
鉄道利用運送事業	2,551	1,008	6	83.8
外航利用運送事業	2,495	686	4	64.9
航空利用運送事業	6,137	170	15	51.6
倉庫業	15,191	5,789	105	91.3
トラックターミナル業	287	17	0.5	94.1
合 計	205,276	75,653	1,255.5	-

データ：日本物流団体連合会「数字で見る物流」(2014年)

資料 3

893人となって、これが今の内航海運の現状です。

◇物流産業の概要

これは物流産業の中での内航海運業がどのような位置を占めるかというものです。(資料3) 1番大きいのはトラック輸送業です。物流産業全体で21兆円規模となっていて、その内の半分以上がトラック輸送業で1兆3337億円。内航海運では8924億円となっています。それから事業者数が3870社、従業員が2万2千人、中小企業の割合が99.6%。外航海運業だと、事業者数・従業員数は少なくなっています。中小企業の割合は50%で大企業が多いということです。ただこうは言っても、この中の港湾運送や倉庫業の一部などは内航、あるいは外航の関連産業ですから、一概に物流産業と言ってもこれらを含む総合的な産業でもあるので、区分するのは難しいところです。

◇内航海運の分類

内航海運には不定期船(トランパー)と定期船(ライナー)があります。トランパーでは石油・セメント等産業資材の輸送が多くなっています。ライナーではコンテナ船とRORO船があり、RORO船は貨物

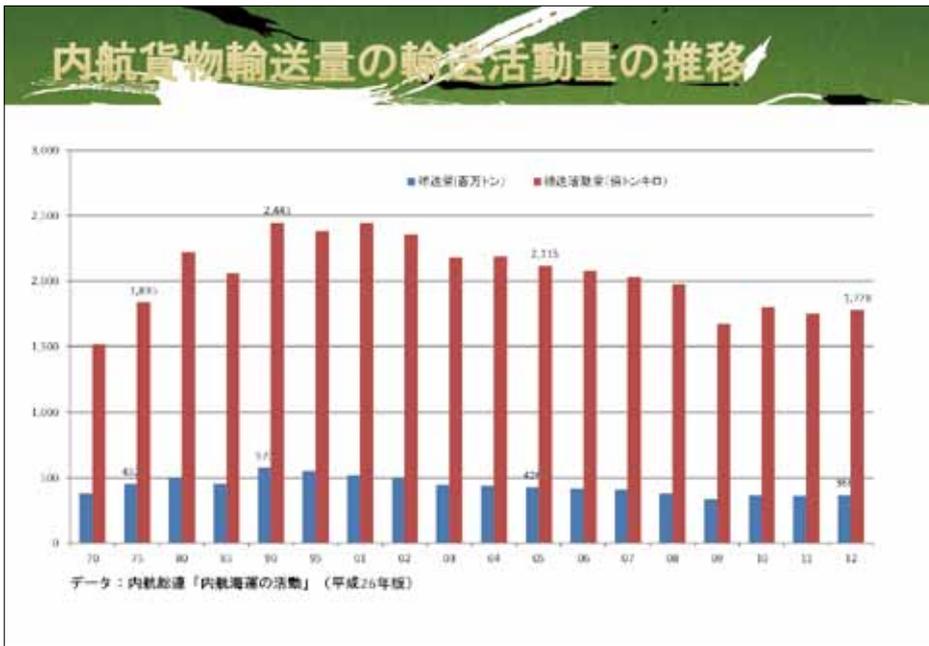
ジュ制度を放棄するということは、内航海運の崩壊につながるというのだと思っています。

2 内航海運の現状

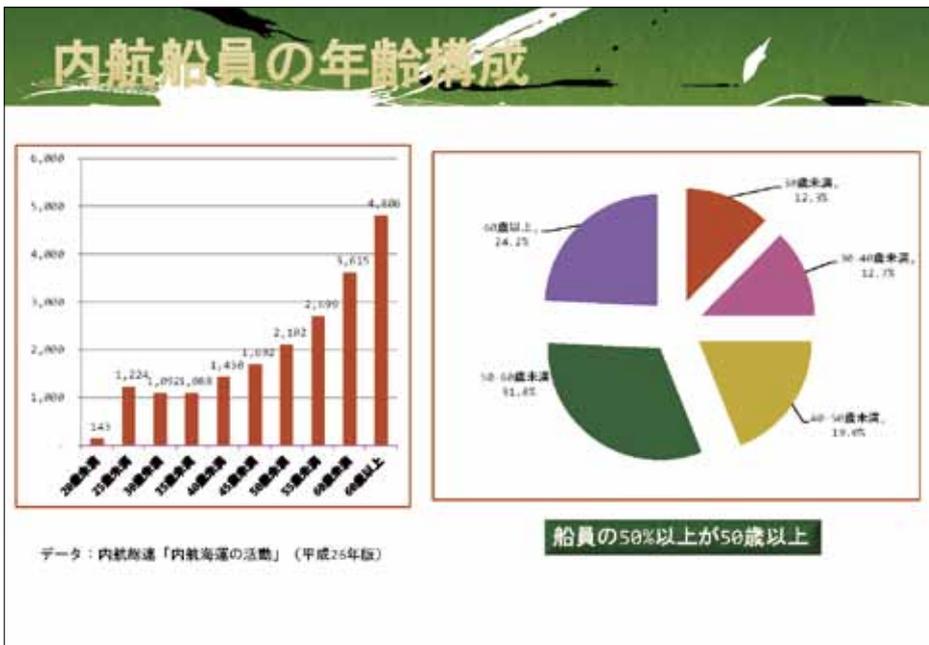
内航の輸送量、重量トンでいくと、3億6千5百万トン、それから輸送活動量、トンキロベースでいき

ますと、1778億トンキロです。輸送機関別シェアでは内航はトンキロベースで43.4%となっていて、自動車では54.43%、鉄道が4.65%という数字になっています。最近トラックドライバーが足りない、と新聞などでよく見ますが、内航船の船員が足りず逼迫しているというのは業界紙以外ではなかなか見かけ

ません。取り扱いにもずいぶん温度差があると思います。もちろん労働者の数も違います。重要性で言えば、自動車が54で内航が43なので、そんなに大きな差がないにもかかわらず世間の関心は薄い。それから事業者数は3165社で、船舶数5249隻、内航貨物船員数(フェリー貨客船は除く)19



資料4



資料5

◇内航船員の年齢構成
内航船員の高齢化ということ、60歳以上というのが24・2%となっていて、これを50歳以上で見ると半

◇内航船の船齢構成
7年未満というのが23%しかない、1/4以下です。7〜14年というのが1/4となつていますので、14年未満というのが半分、残りの半分が14年以上となり、やはり船舶の高齢化が進んでいるということです。

◇内航貨物輸送量の輸送活動量の推移
1990年をピークに徐々に減少してきて、2009年リーマンショックの時にガクッと落ちていますが、全体的に右肩下がり落ちてきているというのが現状です。(資料4)リーマンショックのあたりまでずっと景気が低迷していたということもありますが。

だけを輸送するということで、ここにはフェリーは入っていません。フェリーも国内貨物を輸送しますが、国内法上は内航海運が海運業法の適用を受けるのに対して、フェリーは海上運送法の適用を受けます。適用される法律が違うという点で、統計上も分けられたり一緒になったりと難しいところです。フェ

3 内航海運の課題
さて、ここからが本日のテーマです。内航海運の課題としてカボタリーも一部貨物を運ぶという意味では内航輸送を担っていると思います。が、今言ったような理由で分けられることが多くなっています。

ジュ、それからモーダルシフト、フィーダー輸送、こういったものがあります。それから業界の側面では、市場構造、船員高齢化、船員不足、船舶の高齢化、中小船主/船舶管理の問題、それから暫定措置事業の問題、そして乱高下する燃料費。その他にも安全保障や物流インフラとして重要な産業にもかかわらず注

目度が薄い、関心が低いという現状。さらに内航海運を研究する研究者が極端に少ない、継続的研究体制がない。社会的に関心を持たれば若い人も興味をもってくれて、内航海運の業界に入る可能性があるのではないのでしょうか。

分以上になります。(資料5) 他の業界も高齢化が進んでいます、これだけ高齢化している業界というのは多分ないだろうと思います。年齢別の構成をみますと、60歳以上が1番多くて4806人、20歳未満143人、25歳未満が1224人と若い人は極端に少ない。これが5年経ち、10年経ったらどうなるかという

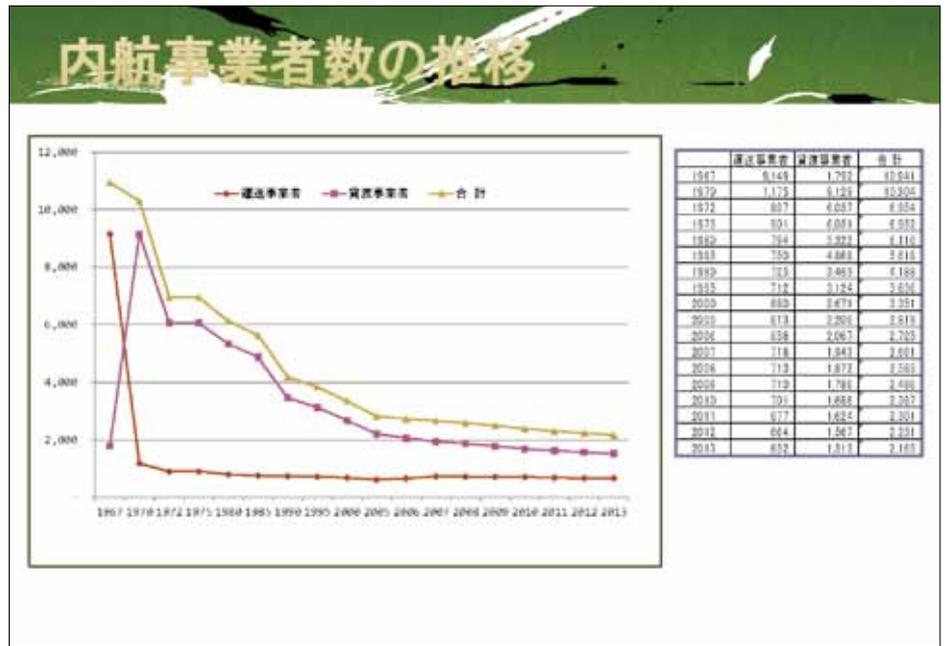
ことになります。このデータも平成26年版で、現在さらに船員の高齢化が進んでいる状況だと思えます。

◇内航事業者数の推移
事業者数も徐々に減ってきています。(資料6) 先ほど中小零細企業が多いというお話をしましたが、貸渡事業者、オーナーという形で考え

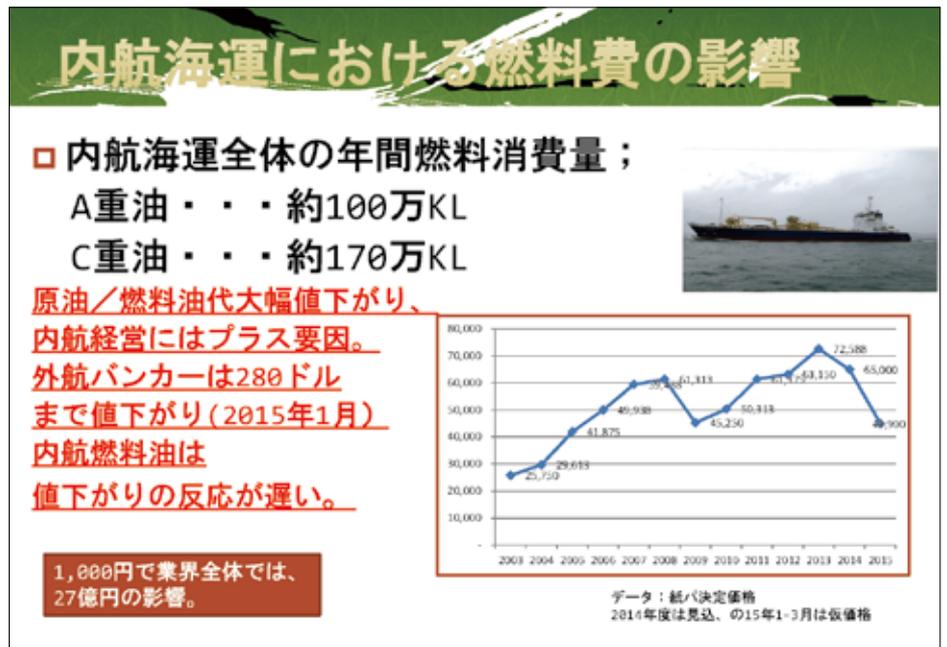
ていただいたらいのですが、1隻だけ持っているオーナーさんというのが66%で、2隻が18・6%で8割以上が2隻以下となります。5隻以上持っているオーナーさんというのは、僅か4・5%しかいません。

元請運送事業者(オペレーター)を見て、1隻だけ運航しているという小規模なオペレーターさんが

37・9%、2隻が17%、あわせると半分以上が2隻以下の小さなオペレーターさんとなっています。このように中小規模の事業者が多いというのが内航の大きな特徴です。



資料 6



資料 7

◇内航海運市場構造

荷主を頂点にして、元請のオペレーター、それから2次、3次下請けのオペレーター、そしてさらにその下にオーナーさんがいるという構造になっています。数字的に見ると、荷主の下に元請運送事業者のオペレーターが197社で僅か6%、2次3次オペレーターが1338社で42・3%。さらにその下にオーナーさんが1630社で51・5%となっています。ピラミッド構造で下に行くほど底辺が大きく数字が大きいくということ。元請オペレーターは197社ありますが、この内の50社が荷主との契約全体の80%を占めるというのが現状なんです。この50社というのは、全体が3千数百社ありますから、たった約1・5%。契約の中でパレットの法則ともいわれます。80対20の法則とも言われます。上位の20%が全体の80%のシェアを占める、これがよく言われるパレットの法則ですが、これはそんな生易しいものではなく、上位はたったの1・5%です。これが内航

海運の市場構造となっていて、大きな問題点の1つであり、特殊性の1つとなっています。

◇内航海運における燃料費の影響

去年の今頃話したら全く違うことをお話ししたと思いますが、今は原油価格がものすごく値下がりしています。(資料7) アメリカのWTIでは50ドル切ったという話もありますが、2014年半ば過ぎ頃から急激に下がってきました。内航海運全体で見るとA重油が年間約100万KL、C重油が年間約170万KL使っています。もし千円の上がり下がりがあったとしたら、全体で270万KLなので、27億円の影響が出てきます。2014年半ばまではほとんど上がっていったって7万円を超えていますが、今は4万円くらい、半分くらいまで落ちています。今はいい方に動いています。これが逆の場合は大変です。しかしそうは言いながら業界の方はご存知のように、内航の場合、燃料費は3カ月4カ月単位で決められる後決めという習慣があり、反映されにくくなっています。海外ですと外航船のバンカーはシンガポール辺りでは、1月の段階で280ドルあたりまで落ちています。日本の国内はまだそこまで落ちていません、値上がりも値下がりも含めて

実際の反応は遅くなります。フェリー業者さんなどは、そういった恩恵には与っていると聞きますが、内航では荷主さんとの関係で燃料が下がったから運賃が下がったというところもあるでしょうし、その辺の実態を正直まだつかめていません。オーナーさんによっては、燃料費が下がったから運賃下げろという圧力があるのではと思うのですが、そういうことも含めて、今後どういう影響が出るのか興味あるところです。

今私は神戸に住んでいます。神戸は1995年の震災後、コンテナの取扱量が極端に減りました。もちろん施設がダメージを受けて取扱いできなかったということもありました。しかし震災がなかったらどうだったろう。神戸港は1990年代の初めコンテナの取扱量の世界ランクで言えば、まだ10位以内に入っていました。今どのくらいかと言うと、50何位くらいまで下がっています。震災がなかったら、今でも神戸港はランキングで10位以内に入っていたのかというところ、それはわかりません。確かに震災は一つのきっかけではあったと思いますが、なくてもやはり国内取扱量はそんなに増えてなかったと思います。神戸以外の東京港、横浜港もランキングはみんな

落ちています。それはなぜかと言えば、日本の産業構造、貿易構造自体が変わってしまったからです。今日本で日本のメーカーが日本で作ったものを海外に日本の港を使って輸出していました。例えば、太平洋航路、太平洋貿易というのを考えれば、かつては太平洋貿易は日本とアメリカでした。ところが今や、北米サイドのアメリカ中心は変わりませんが、日本サイドはアジアとなっていて、日本という点からアジアという面になってしまいました。その中でもさらにシフトが進んで、その面が中国やASEANとなつて、日本はそれのone of them。それもメジャーな一部じゃなくてマイナーな一部。ただし、中国にしろ、東南アジアにしろ、そこから生産し輸出しているのは、多くの日本のメーカーでもあるのです。このように産業構造の変化に合わせて、港をこれからどう運営し、発展させていくのか。新しい認識に沿って、今までの発想や視点を変えないといけないわけです。フィーダー輸送によって韓国釜山に流れているものを日本に取り返そうという話もよく出てきますが、この問題はコストです。九州の博多だともた話は違いますが、例えば瀬戸内あたりの港で、神戸に

持っていくのか、釜山に持っていくのか。瀬戸内から神戸、大阪に持っていくとしたら、これは国内輸送で、釜山に持っていくというところ、外航船の違が出てきます。競争する土俵が全然違ってくる、内航船は日本の法律の適用を受け、船は全部日本籍船、乗組員は全員日本人です。油は国内油で税金のかかった油を使います。外航船だと油はボンド油を使います。法的な問題も違いますが、日本人である必要ありませんし、韓国人である必要ありません。もしこれらを取り返したいと思うなら、土俵をゼロにイコールにはできなくとも、できるだけ近づけてやる。例えばフィーダー船の場合は、コンテナを運ぶのであれば、コンテナというのは全部外国貿易なのだから、それは外国貿易の一部と考えて油はボンド油を使う、というようなことも考えられます。コストを下げるにはどうしたいかということはいろいろ考えればいいのであって、外国船にやらせればいいんじゃないかと、カボタージュ廃止なんていう議論だけでは何も進みません。そうではなくて、その前にできることはたくさんあるわけで、ボンド油使う、船員の問題もそうです。日本籍を堅持しながらいろいろなことがまだ

だできると思うのです。だから本質をきちんと見極めて発想と視点を変えていくことが重要だと思えます。土俵が違うままでやっているのだからなかなか難しいということです。

4 まとめ

5年間研究している中でわかったことは船員問題について、実は内航船主の問題であり、内航の全部に当てはまらないということです。国土交通省は何年も前から船員不足になるという数字を出して言っていたのですが、ところがそれがなかなか顕在化してこなかった、船は動いていました。それが、いよいよ去年の半ば位から船が止まるという話も業界紙などでは出てくるようになってきました。その段階で大手のオペレーターさんと話しをしたら、いや、うちはまだなんとかがやっています、ということでもかなり温度差がありました。最近は大手でも深刻に受けとめはじめていますが、船員教育の新しいものを作ったり、奨学金を出すとかいろいろ取組みをしています。それで十分な事業者さんや、それでもやっぱり十分でないという事業者さんもあり、一律ではないということです。特に先ほどの1、2隻だけで運航しているオーナーさん、オペ



レーターさんにとっては必ずしも今の制度では十分ではない。大手さんはそれほど大きな問題は少なく、これら多くの問題は中小零細企業さんが抱えています。このように内航業者内でもかなり温度差があります。これは先ほど言いましたように、やはりピラミッド構造の底辺に位置付ければかなりの圧迫的な数のオーナーさん、この対応をどうするかということが、本当の意味での内航対策であると考えています。船員問題ですが、先ほど言ったように国土交通省は何年も前から船員不足というのと言っていたわけですが、なかなか顕在化しなかった。その理由は1980

年代プラザ合意以降、外航船で緊急雇用対策ということで、かなり船員をスリム化し、その時に一部、外航船から内航船へ船員がシフトしました。即戦力ですから、内航船の場合は助かります。船の場合は学校を出て資格を取りますが、採用してもすぐ一人前の仕事はできません。やはり半年〜1年、員数外で乗せて経験を踏ませるといふことになりました。が、大手はそれができるわけです。ところが中小零細企業の数人しか乗ってない船では1人余分に雇うことはなかなか難しい。これが一番大きな問題で、中小のオーナーさんといろいろな話をする中で、即戦力じゃないと無理です、1年間教育する余裕はありません、そんな運賃払えませんという方が多い。諸所の事情から中小零細企業では即戦力というのが一番重要なのです。外航船から一部漁船からも内航船へ来る。それから、大手の内航船社からも60歳で定年した後、再就職で小さな内航企業に来る。年金受給者などで低給料で雇って、かつ即戦力となる、中小にとっては願ってもない人材です。それから、90年代以降、貨物が減少している上に船舶が大型化していますので、船の隻数も減っています。大型化して今まで2隻でやっていたのを1隻の大型船でカ

バーするということになる、当然、船員数も2隻より1隻の方が足りなくてすむ。今まで船員が足りない足りない、問題だ、と言われながら表面に出てこなかったのは、このような事があって何とかやりくりできていたからです。しかし、ここにきて少し景気が上向いたという中で、他の産業もそうですが、現場を抱えている産業、トラック、建設現場、内航船も同じです。いよいよ人材不足が顕著化してきて昨年辺りから船を止めるしかない、という形ができました。特に、タンカーとかケミカル船とか、仕事がつい船から貨物船に船員を引き抜かれる。オーナーさんと話をすると、携帯電話で直接引き抜かれる、せっかく今までうまくやってきたのに、楽で条件のいいところへ引き抜かれるんです、というようなことを言っていました。必要なことを業界、あるいは団体、政府含めてやっています。それはそれで重要なことですが、ただし、それで十分かというと、先ほど言った、中小の1隻2隻しか持っていないようなオーナーさんにとっては必ずしも十分ではない。特に引き抜き合戦がこのところ問題となっているようです。一部のオーナーさんと話しますと、どうしようもないので廃業します。ただ、廃業できるところはま

だいい方で、廃業したくても廃業できないところもある、これはいろいろな連帯責任や金融機関との契約などがあって、なかなか辞めるに辞められない、という現実もあるということです。

◇船員事情は大きく変わった!

日本人船員のコストは高い、という事はもう過去の話のようです。シンガポールにある大手の船舶管理会社に聞きますと、例えば、最近、タンカーとかケミカル船、LNG船、こういった高度な技術を必要とする船の船長も人材不足で月2万ドルくらい出さないと手がないと言います。特にインド人などは若い時に船長まで経験して、その後、SIだとかそういう陸上職を求めて転職する生活設計をしている。それで、30ちょっと過ぎくらいで船長にしないと人材が集まらない。30過ぎで月2万ドルです、1年で2400万円、これ日本人の給料と比べてどうでしょう。もちろん日本人は30ちょっとで船長にはしてもらえませんが、まだ上がっていると聞きますから、LNGだとか、タンカーなどの船長になると、日本人が高いというのは、もう過去の話だというふうに言っていました。

トは昔は船長を経験したらパイロットになるというのが航海士にとつては一番順風満帆な、一番望ましいコースです。しかし今はなり手がないので、人材を確保するため新しい制度、新三級という制度を設けたりしています。我々の時はパイロットになりたいけどなれない人がたくさんいたのですが、今はなつてほしくともなる人がいない、そういう時代です。

それから日本人船員の役割ですが日本人と言えども船員は船員で、要するに船を安全に運航して、貨物を安全に届ける。自分の船をいかに安全に効率よく回すかということが船員なり船長の役割でした。しかし今、彼らが船に乗るのはスキルを忘れていたためぐらいです。彼らの役割は何かというところ、船隊全体をどうするかなどの、マニュアルづくりだったり、技術指導だったり安全指導だったり、そういう管理、監督の仕事ということなんです。その会社で生涯働くとしたら、その中で陸上勤務が半分以上と言うのが普通になっていきます。SIの仕事も本当に足りない。外国の船舶管理会社でも日本人で航海士あるいはエンジニアの出身でSIができるような人いないかと私に尋ねるくらい不足しているようです。さらに今、日本の外航の大手3

社では、商船大学や商船高専だけではなく自家養成というのがあります。資格を持つていない人を採用して、採用時からその会社で船員の資格をとらせる、ということを始めました。以前日本人船員というだけでは、必ずしもそうではない、自動的に優秀な人が採用できたという時代ではないので、採用してから自社で優秀な船員に養成するということではないでしょう。か。そういう意味でいえば、日本人船員は優秀だけコストが高いというのは必ずしも今は当てはまらない。逆に言えば、外国人船員でも優秀な人はたくさんいる。そして外国人だからといって無条件で安いということではないと思います。

◇船員不足問題とカボタージュ
これが私の今日1番の議論と言いか問題提起をしたいことです。(資料8)
先ほども言いましたが、去年の半ばくらいから徐々に船員不足で困っているという船社が多くなってきました。大手の内航のオペレーターさんと話しをする機会がありました

船員不足問題とカボタージュ

＜船員不足解消のための方法＞
(日本人船員の養成はもちろん)

- ☞ 定員の削減
- ☞ 外国人船員の配乗

外国人船員の問題が業界内でもタブー視され、議論されてこなかった。

- ☞ 議論を開始すべき。
- ☞ かつて、外航船でも同じことがあった。
混乗か、定員削減か。

⇒ (外航海運の選択) 混乗

が、実はそこも、自社系列の2次下請け、3次下請けオーナーさんの船では船員不足だということ、大手にとつても少し危機意識が出てきました。トラック業者も同じように人材不足で大変ですが、トラックと大きく違うのは養成期間で、内航船の場合は、資格をとってから一人前になるまでに時間がかかります。たとえばいろいろな新しい制度を作つて、その人たちが育つても、それからさらにトレーニングを積まなければなりません。だから、早く取り組まないといけない、もつと言えば、今のいろいろな取組みが、本当に抜本的な人材不足対策になっているんだろうか、ということ。今やっていることは、今の枠組みの中でやっていることですが、今考えなきゃいけないのは、今の枠組みの中ではなく、もつと根本から変えなくてはいい。いくら制度を作つても、奨学金をあげますと言つても、それに応募する人がいない、船員に応募する人がいないわけです。応募する人がいたとしても、それが今までみたいに優秀な人が本当に来てくれるのか。船に乗った方がいいが、いきなり船が止まったり衝突したりしたら困ります。このようなことを考えると、今までの枠組みの中で考えるのは難しい、もつと根本的なことから考えな

いといけないということです。それではどうすればいいのか、これは外航船の歴史を考えればいいと思います。今まで外航船がどうしてきたかという、2つあって、まず定員を減らすこと、それから外国人との混乗をすることです。定員削減では外航船も一時11人位まで減らしました。しかし外航船はやはりある程度の船員数が必要ということ、混乗になりました。そうなるまでの間が長かったと思います。今、内航でも大型船では、エンジンにモニターを付けて陸上で監視してエンジニアを1人減らすということもしているようです。確か井本商運さんが去年作ったコンテナ船はそのシステム導入により、1人減らしましたが、2人くらいまで減らせるだろうと言っています。そういう形で定員を削減する。混乗に関しては外国人船員配乗の問題で、そしてここで大きな問題となるのはカボタージュです。カボタージュ、イコール外国人船員配乗ではなくて、これを分けて考えて欲しいのです。これを混同されている方が非常に多い、例えば全日海さんなんかの組合では外国人船員という時点で拒否ですが、これもカボタージュと混同されているからだと思います。私がそういうことも考えたらどうですかという

と、カボタージュ堅持だから、そういう建前があるから議論できませんと、そこで終わってしまう。そうではなくて、カボタージュというのは、日本沿岸を守りながら外国人船員混乗というのは決して不可能ではないということです。もちろん組合の協定はありますが、法的な問題で言えば、別に外国人船員がだめと言っているわけではありません。例えば飛行機、国内線でも外国人パイロットは乗っています。飛行機でももちろんカボタージュはありますが、外国人パイロットも搭乗できています。なぜだめなのかというと、これはイメージの問題で、単純労働者が日本で働くのは認められないということ。船の場合、経営者だとか高度な技術を持った人はいのですが、船長や資保持者でも単純労働者という括りなのです。だから法律ではなくてイメージの問題をクリアすれば可能だということ。ただしいつも誤解されることがあります。私はずっと外国人を乗せると言っているのではなくて、こういう2つの問題の議論を始めるべきじゃないかということなのです。そして業界の中からこういう方向が望ましいということ、業界自身で選択していくべきだと思うのです。そのためには時間がかかります。先ほど

言ったように外航船でも混乗船と少数定員制を敢行するにも、5年10年かかりました。制度を作りそれが現実のものになるには、5年10年かかってきます。そういう意味でもこれらの問題解消のための議論を早く始めるべきだというのが私の提案です。もう少し進めて考えると、外航船と言うのは太平洋とかインド洋に出してしまえば自己完結で何かあってもすぐに誰かが助けしてくれるわけではありません。ただし、内航船は沿岸を通っているわけですから、非常に陸に近いところにあります。陸上の支援体制をきちっとすれば、外航船とは別の発想っていうのがあると思います。本船では操船以外は基本的に含めない、何かあったときメンテナンスも含めていろいろな支援は全て陸上ですという体制を作り上げれば、少数で運航するということも可能になると思います。極端に言えば、トラックの運転手と同じで、最低2人でいいということだつて、考え方としてはある。ただし、業界としてこういう方向が望ましいということになったら、法律の改正もありません。国と連携してやる、そしてこれにはものすごい時間が必要となります。そのためにも、内航業界としてどういう方向が望ましいの



か、自分達はどういう方法がいいかという将来像を早く描かないといけない。そういう議論をすぐに始めないと時間がないんじゃないかということです。

◇外国人船員配乗とカボタージュ問題は、同じではない。

何度も言いますように、外国人配乗とカボタージュの問題は同じではありません。外国人船員問題を議論とすると、必ずカボタージュという話になる。例えば沖縄、コストが高いからカボタージュ廃止してほしい、コストが下がれば沖縄経済が活発になると、以前そんな話を聞いたことがあります。別にカボタージュ

を廃止しなくても、そこを切り離してコストを下げるということを考えるべきではないのか。やることはまだまだあるはずで、先ほど言ったようにボンド油を使うということもある、船員をカボタージュを堅持して日本籍のまま外国人を配乗できるようにするということがある。コストを下げるためにはいろいろできることはあるのではないだろうか。コストを下げるイコール、カボタージュではないということです。繰り返しになりますが、逆に言えば、別の面から言えば外国人配乗するイコール、カボタージュ廃止ではないんです。カボタージュはいろいろな国益を考えると、堅持すべきだろうと思っています。原則は、カボタージュを堅持しながらその中でできることを考える。いろいろな見方があるということを考え議論することも必要なんじゃないでしょうか。今までは正直言ってタブー視されていまました。カボタージュ、あるいは外国人船員の話が出てきただけでオーナーさんもオペレーターさんも、それはちょっとという感じでしたが、最近、去年の末くらいから少しですが変わってきました。あまり大っぴらには言えないけれど、そろそろ考えないといけないというオーナーさんも出てきました。オーナーさんが

代替わりして若い人となっているところなどは、過去の成功体験ではなくて、現状を直視して、今何をやらなければならないのか、時代が変わった中で何をやらなきゃいけないのかを考える方も出てきました。ただし、業界全体としてはそこまで行っていません。組合なども含めて議論できるまでには行っていないというのが現状です。ですから、私が申し上げたいのは、早く議論を始めましょう、自ら、自分達の方向性を考える必要があるんじゃないでしょうかということですよ。

◇外国人船員の配乗に反対、あるいは無理という3つの理由

先ほどのカボタージュの問題は別にして外国人船員乗船に反対の理由の1つ目は、日本語ができない、コミュニケーションがとれない。もちろん内航船員も英語が話せないということもあります。2つ目は、複雑な日本の海域や港の事情に詳しくない人に操船を任せられない。3つ目は内航船の場合、外航船と違って日本に住むので、コストが安くならない。しかしこの3つには反論できます。

1つ目のコミュニケーションの問題ですが、なりたいたい人に日本語を勉強してもらったらいいいわけです。私

の所属する大学もそうですが、留学生はたくさんいます。残念ながら英語での授業ではなく全部日本語での授業となっています。留学生は日本語の検定を受けて、日本語がちゃんとできて、勉強をしにやってくる。

だから、真剣に勉強したい、あるいは働きたいと言う人は日本語をきちんとマスターしてきます。私の知り合いで日本語教育をしている教員がいますが、フィリピンは漢字文化じゃないけど大丈夫なのかと聞くと、しっかりとしたカリキュラムやシステムを構築すれば彼らの言語能力はものすごく優れているので日本語も全然問題なくできると言います。今、フィリピンには船員の養成学校がたくさんありますが、外航船は英語で全部済むので日本語教育はやっていません。一部客船クルーのサービスマンなどは日本語教育を行っています。これは簡単な日常会話程度でいいということです。少し話が逸れますが、フィリピン、インドネシア、ベトナムなどではEPAで介護士、看護師が何年前前から来ていて、看護師で3年、介護士で4年、それ以内に日本の資格を取れば日本で働けるというようなことを言っていました。その時に問題になったのは、日本人でも難しいような国家試験を日本語で試験を受けな

いといけないのはハードルが高すぎるとい意見がありました。確かにハードルは高い、特に看護師は日本人に比べて極端に少なかったかと思いますが、介護士は4割位受かつていたのではと思います。数字はともかく合格している人はいるわけで、日本の海技免許を取るために日本語を勉強する。私は最初はハードルが高くていいと思います。日本の海技免許を日本のルールで日本の中で取れば認めるとなると、当然供給サイドもそれに合ったような教育をせざるうと思います。来る前に日本語の勉強、あるいは海技の勉強をさせる、そういうシステムを作り上げる。韓国は一部部員ですが、内航で枠を決めてミャンマーで年間何百人か何千人か忘れましたが認めています。しかし日本の船会社が欲しいのは部員ではなくて有資格者なので同じ制度ではだめですが、キチッと歯止めをかけて対応する。これを下手になし崩し的にやると不法労働等クオリティが落ちて、いろいろ問題が起こります。むしろ、最初にきちんとルールを作り枠を作るといことが大事だと思います。

2つ目の、複雑な日本の海域、港の事情に詳しくないということですが、外国航路でもパイロットをとらずに入ってくる小さな船はたくさん

あります。事故を起こすケースもあります、日本人だから大丈夫なのかというところなことはありません。資格をとってから1年2年かけてじっくり教育すればいいわけです。誰にでも最初はあるわけです。以前水先人（パイロット）は外国航路経験の豊富な人がなっていました。今は若い20代の人パイロットになっています。大きな船は経験したことのない人がなっています。この制度が出来るまでの大きな意見の1つとして、経験のない者にこんなことできるか、やらせられるかというものがありません。そうはいいいながら制度が出来てしまつてそういう人たちが今、パイロットとして活躍しています。もちろん、パイロットの資格をとってから1年2年、協会に属して、そこでトレーニングをしてということですが、先ほど言いましたように、日本人が特別優秀だというのは昔の話です。日本人の場合には気がない、関心がないというのが一番の問題なのです。たとえ外国人でも関心を持っていないならぜひ来てもらいたい、そういう人達にきちんと教育すれば優秀な人材が育つていき、この問題もクリアできると思います。

ではコストはどうかと、しかし本当は今はコストが高い低いと言って

いる時ではないのです、とにかく人が足りないのですから。それでもコストは日本人より少し安く設定してもいいかと思えます。コストを少し下げてもフィリピンやインドネシアからは多分来てくれると思います。日本人のコストより安くても、彼らの国内で働くことに比べればずつといいからです。彼らは日本でアパートを借りて住みたいわけではなく、船で3、4ヶ月生活して、1、2ヶ月帰郷して、また来る。コストを少し安くしていいと言ったのは、往復の帰国費などの間接費を補助することでトータルは同じになるからです。このようにコストに関してもそれほど高くはないと思います。

◇ピラミッド型市場構造が内航海運のイノベーションを阻んでいる

荷主から直結で、言い方は悪いのですが支配構造となっている。寄らば大樹の陰で守られているわけです。しかしそこには新参者というのがあります。ある系列の荷主のところはそこで固まっている、横の移動が非常に少ない。逆に言えば営業活動をしなくてもいいということになります。大きな儲けはないけれどそこそこで楽ではある、ということですが、しかし、そういう

競争のない状況というのは、イノベーション、革新は起こりません。努力なしでは業界全体が沈滞します。ある程度の競争というのは必要になってくる、競争があるからこそ努力をして、オーナーさんはより良い船や優れたサービスを提供する。これが最終的には、元請、荷主に対してもメリットがあるということになります。それを安全、輸送力の確保ということから系列化を固めてしまうと、系列で守られているために努力をしない、革新する気力もない、ということになってしまいます。競争というものは、業界全体が切磋琢磨し、発展していく上で重要な役割の1つなのではないかと思えます。このためにも今のピラミッド型の市場構造というのを変えるべきだと思っています。これが長い目で見れば、荷主、あるいは元請にとってもプラスになるんだろうと。

参考 農業と内航海運の規制が衰退を招く

内航海運研究会では毎年、冊子を出しています。今年は4回目的の冊子で、市場構造について各々個別に他の業界と比べてみようということになり、私は農業と比べてみましたの

で、その一部を紹介します。

◇内航貨物輸送量・米生産量の推移

日本の米の生産量というのは、1995年から2012年までの17年間で28%、1/3くらい減少しています。この同じくらしいの時期、内航海運の輸送量を見てみるとトン数ベースで33%の減。両方とも約3割減少しています。(資料9) 似たような傾向を示していると思いませんか。また、今までの農業政策というのは、米が余ったら、つまり生産量が増えたら、需給調整で生産量を減らして価格の下落を止める。今までの日本の農業政策というのは、余ったら生産調整、減反という形で競争を押さえてきたわけです。内航海運もある意味同じで、船腹調整事業という形で供給能力を抑えて、競争を制限してきました。本来であれば、余剰生産となったらどのようにしても売ります。例えば、自分たちで食べる食料を食べて余ったら、これを外に売って現金収入にするというのが一般的な考え方です。ところが、それをしないで、その分は政府が保証するから余らないように生産力を抑えなさいというもの、もちろん理由はいろいろありましたし、戦後はそれが必要だった時もあります。初期の内航海運においては、そうい

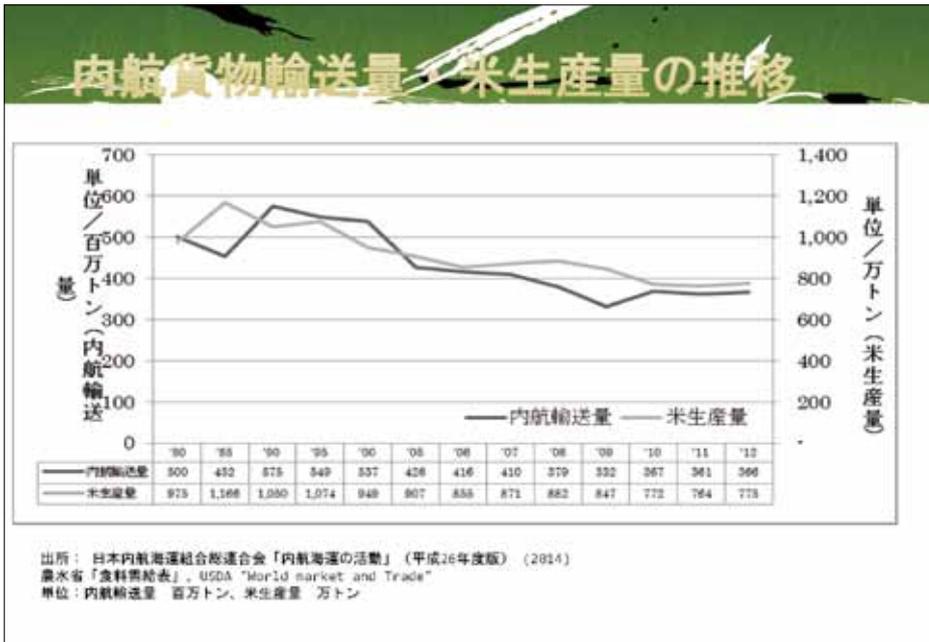
うことをしないと過当競争で皆が共倒れになってしまう等、様々な背景がありました。このように内航と農業を比べると共通点があります。

◇農業従事者、内航船員数の推移

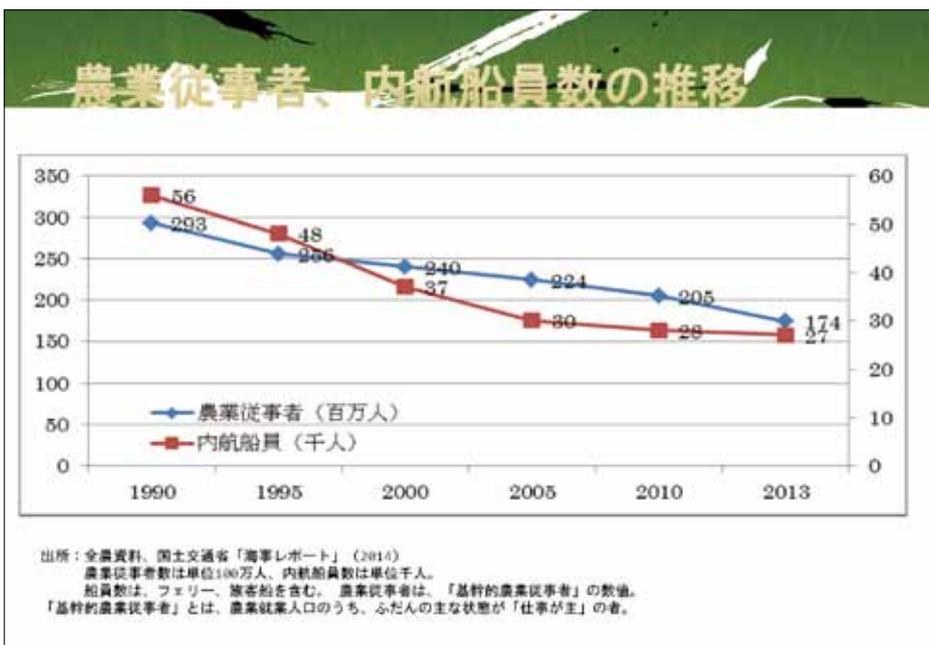
これも単位は百万と千人の違いはありますが、同じように減少しています。(資料10) 今、農協は政

府主導となり荒療治に入りつつあります。内航海運も、かつて農業が辿ってきた道と同じように歩んでいる、これはやはり根本的な荒療治をする時が来たのではないか。業界からこれをどうにかすることを考える必要があるのではないか。農業において、今はもうありませんが、食糧管理法の時代を見ると、生産者から納

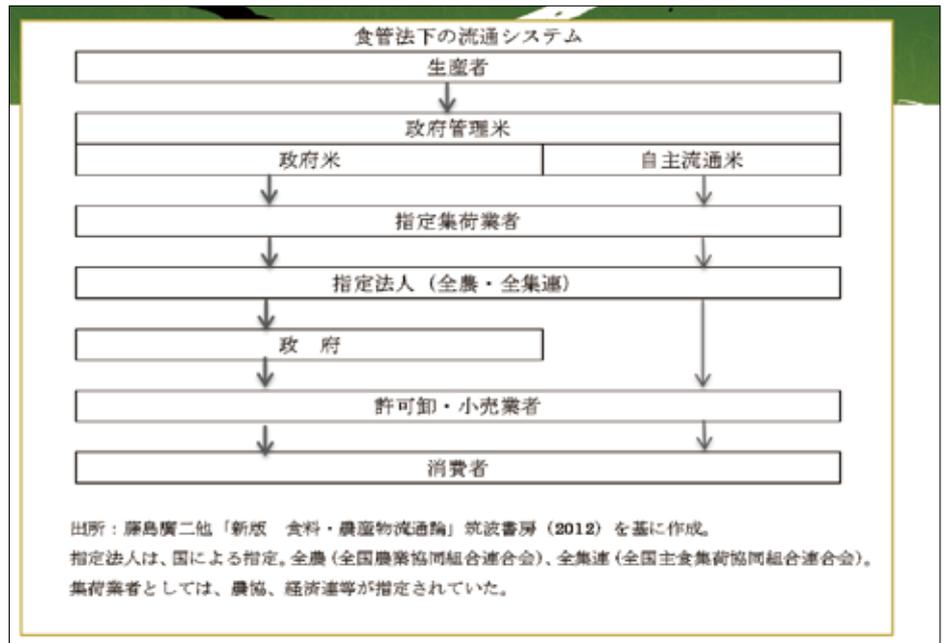
める政府管理米は政府米と自主流通米に別れていて、流通ラインは2本となっていて、結局これは同じ指定法人の業者が両方あつかっている、流通のルートは1本ということになります。(資料11) 決まったルートしかない、1つのルートしかないわけです。これが問題で、ここには競争は当然起こりえません。



資料9



資料10



資料 11



資料 12

同じように内航海運の流れを見てみますと、オーナーがいます、オペレーターがいます、2次オペレーター、3次オペレーターとあって、元請のオペレーターがいて荷主がいる。これもラインは1本なのです。

遠いと思います。農業同様に流通ルートが一本しかなく、ある意味独占と同じです、このルートにもグループはいくつかありますが、それぞれ流動性がなく固定してしまっています。

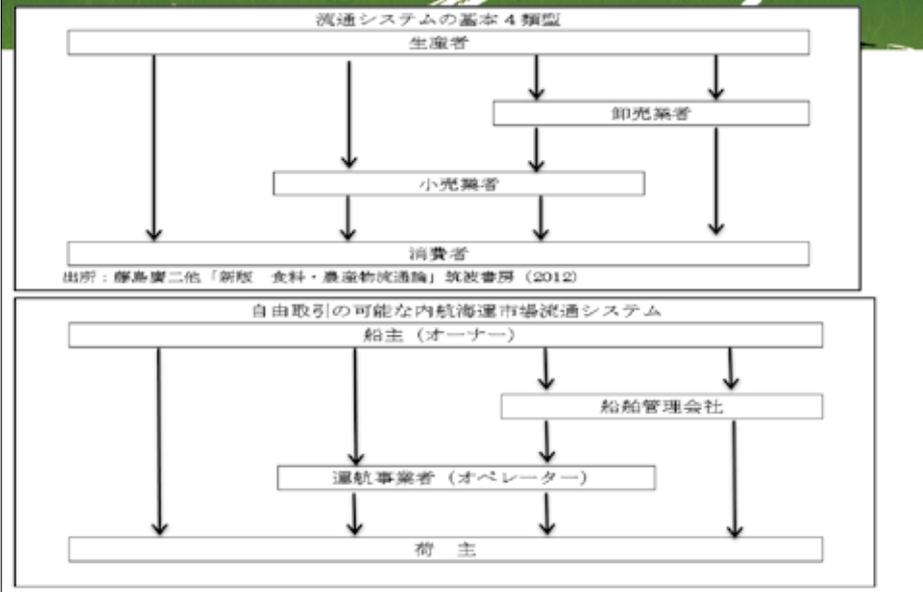
者から物を、最近はいンターネットの普及もあり、直接買うことができず。直接農家と契約して、米ができたら毎年送ってもらう、あるいは、道の駅などで生産者が直接売ることもあります。もう一つは、小売業者が生産者から仕入れる。スーパーなどもそうです。スーパーが生産者と直接交渉して仕入れて消費者

に売る。また生産者から卸売業者に行って卸売業者が小売業者に卸す。他にも生産者から卸売業者にいつて、卸売業者が直接小売りする。このようにいろいろなルートがあり、やり方がある、だからこそ競争ができて、消費者はどのルートで物を買うか選択できるわけです。

今ルートが1本しかない内航海運のシステムをこれに当てはめると、オーナーが直接荷主さんと交渉してもいいのではないかと思うのです。

(資料13) もちろん、荷主さんは今イエスとは言わないでしょうが、こういうルートがあってもいいのではないかと。また、オーナー、オペレーター、荷主というルートがあってもいいのではないかと。さらに、船舶管理会社が中間に入って、オーナーさんは船舶管理会社に任せて船舶管理会社が契約を担う。船舶管理会社がオーナーに変わって実質的に代理をする。そこからオペレーターが荷主につなぐ、あるいは船舶管理会社が直接荷主と交渉する。このようにいろいろなルートがあればオーナーは、選択肢が広がり、競争が生まれ結果、よりクオリティの高いもの、よりサービスの良いものを得ることができると思うのです。このためにもやはり業界のピラミッド構造を再考する時期に来ているのではないかと

海運市場形成と自由取引体制の構築



資料 13

と思います。
船船管理会社という話ができましたが、国土交通省が2年前からグループ化を推進をしています。なかなか進まないようです。どういう形かは別にして、大手の既存の船船管理会社に頼む、あるいは数社でグループを作り経営を分けていくという方法。船舶の所有の業務、船舶の維持

管理の業務、運航、それから船員の問題など仕事を分けて、船船管理会社を新しく作るという方法。これらを模索する中で新しい道ができてくると思います。今までのオーナー制度とは違う、新しい発想が必要になってきます。
ピラミッド構造問題ということで流通経路から言いましたが、もう1

つの問題は市場構造で中小企業が多い、先ほど言ったように、1、2隻保有のオーナーさんが多く、市場構造から言えば将来的に難しい、そういう意味でやはりある程度の集約化はやむを得ないと思います。その時に廃業すると言う人も出るでしょうが、そうではなくて、そういう小さなオーナーさんが何隻か集まって大きなものにしていく。そこで企業力を

つけていく。もし仮にこの先流通ルートが自由化されれば、競争は今以上に厳しくなると思います。いいサービス、いい船を提供すれば、運賃が上がる可能性もある。自由競争という中で考えると、やはりある程度の規模は必要になってきます。
オーナーさんも今までの発想を転換して、船船管理を外出しにするか、自分たちで新しく作るか、なんらかの形で考えていかなければなりません。もしこの流通ルートが自由化されていくと、競争力のないところは淘汰される側にまわります。
産業の歴史において、大きな塊から専門化・分化が繰り返されてきました。船も貿易の一部でしたが、海上輸送という1つの産業になりました。海上輸送も段々と専門化していきます、ライナーとトランパーに分かれ、さらにトランパーは専用船化していく。外航船では船船管理と備船市場、管理市場と完全に分かれました。このように専門化や分化で専門性を高めていくことも必要かと思っています。
これらのことを業界もオーナーさんもよく考えて、従来の発想を転換する必要があります。それは今までの延長線ではなく、大きく構造そのものを変える、それくらいの覚悟が必要だと思っています。

最後に

船員の養成には時間がかかります。将来を見据えた検討を今すぐしていかないと時間がありません。制度を作るにも、外国船員を入れるにも教育の問題を含めて何年もかかります。あるいは、船員の定員削減にも陸上の整備体制や法律の問題などを考えると、1年2年でできる問題ではありません。まず内航海運業界としてどういう方向性に向かうのか業界人が見据えていかないといい。その上でスタートしてほしい。それは今までの延長線長、今までの枠の中ではなくて、全部壊した中でゼロから、白紙からスタートすることも考えてみる。外航海運の辿ってきた道を参考にするのも1つの方法かもしれません。
私達、内航海運研究会も国内輸送で重要な役割を担っている内航海運のために研究を続け、少しでもお役にたてればと思います。

本日はどうもご清聴ありがとうございました。