韓国内航海運におけるカボタージュ規制の動向

李　　志明
（流通科学大学商学部講師）

目　　次

１．はじめに
２．世界におけるカボタージュ規制の動向
　２．１　カボタージュ規制の意義と批判
　２．２　カボタージュ規制の動向
３．韓国内航海運の動向
　３．１　内航海運輸送量の動向
　３．２　内航海運事業の動向
４．韓国内航海運におけるカボタージュ規制の動向
　４．１　カボタージュ規制
　４．２　カボタージュ規制の緩和
　４．３　カボタージュ規制緩和の課題
５．おわりに

１．はじめに

海運カボタージュ（Cabotage）とは、国内の二港間貨客の輸送であり、自国船により行われることが国際慣行となっている。すなわち、外国船による国内の各港間の沿岸輸送を禁止するカボタージュ規制は条約を要しない国際慣習法上確立したものであり、航海の自由を定めた二国間通商航海条約においてもカボタージュは適用除外となっている国が多い[1),2)]。

世界の多くの国においてカボタージュ規制は原則として実施されているが、競争の自由化による効率の向上を理由にカボタージュ規制を緩和している国も多くなってきている。しかし、カボタージュ規制の緩和には課題もあり、規制緩和による効果について一概には言えない。

日本においてもカボタージュ規制は堅持されてきたが、2010年３月、沖縄県と本土間の輸送の一部に対してカボタージュ規制が緩和されたことで、さらなるカボタージュ規制の緩和が危惧されている。特に、外航コンテナー貨物が韓国や中国を経由して輸送されている現状から、韓国や中国船社の内航市場への参入が懸念されている。

一方、韓国においてもカボタージュ規制は原則として実施されている。しかし、近年、

緩和される傾向にある。

そこで、本研究は韓国の内航海運におけるカボタージュ規制の動向を明らかにすることを目的とする。そのため、まず、世界におけるカボタージュ規制の動向を概観する（２章）。そして、韓国の内航海運の現状を明らかにした上で（３章）、カボタージュ規制の動向を明らかにする（４章）。

２．世界におけるカボタージュ規制の動向

２．１　カボタージュ規制の意義と批判

カボタージュを自国船に留保している国は、その正当性として、国家安保上において自国船や自国船員を維持しなければならないと強調してきた。そして、物資の安定的な輸送や自国民の雇用確保の理由からも、国内輸送は自国船や自国船員が行うように規制している。

内航海運研究会でも、カボタージュ規制の意義として、産業政策面と安全保障面の二つを挙げている。前者には、①産業保護・育成、②雇用確保及び計画性の担保があり、後者には、①経済の安全保障、②非常時の安全保障、③船舶航行の安全保障がある[3)]。

一方、カボタージュ規制に対する批判もある。例えば、韓国海運組合の纏めによると‘経済や貿易の自由化が進んでいる現状において、カボタージュを自国船だけに留保するのは正当化できない’、物資の安定的な輸送保障に関しても、‘自国船の場合は安定的な輸送が保障され、外国船による輸送は不安定であるという論理は正当化できない’、雇用確保についても、‘船員忌避による船員不足が懸念される現状を考えると説得力に欠ける’等である[4)]。

２．２　カボタージュ規制の動向

現在も多くの国がカボタージュ規制を原則として実施しているが、その動向は国によって異なる。規制を堅持している国もあり、緩和している国もある。また、カボタージュ規制を改めて導入している国もある。これは、各国が置かれている安保上の環境や経済的な背景が異なるためであると考える。

以下、６カ国・地域におけるカボタージュ規制の動向について概観する。

①　日本

日本では1899年（明治32年）からカボタージュが規制されている。‘船舶法’で、国土交通大臣の特許を得たときを除き、カボタージュを自国船に留保すると定めている。ただし、条約国（イギリス、ノルウェー）と最恵国待遇国（フランス、ドイツ、デンマーク、スウェーデン、インド、タイ、ハイチ）の支配船に対しては認めている。

このように長期にわたり堅持されてきたカボタージュ規制が、部分的ではあるものの緩和された（2010年３月）。日本船社の外国船に限っては、沖縄県の特別自由貿易地域また

は自由貿易地域で製造された貨物の内航輸送が可能となった。

② 米国

米国で最初にカボタージュを規制したのは、‘1817年３月１日法（Act of March 1、1817、1933年廃止）’である。この法律はイギリスやフランスに対抗するため制定されており、米国へ輸入商品を輸送する船舶は米国籍とすると規制している。また、米国内航に従事する船舶は、米国籍と米国人所有でなければならないと義務付けている。そして、米国建造船のみを米国船として認めると規定している[5)]。

現在は、‘Jones Act（Merchant Marine Act of 1920）’により、カボタージュが規制されている。米国内の運航（沿岸、五大湖、内陸水路）においては、米国で建造され、米国人が所有し、米国船員が乗船する船舶のみ可能である。この条件を満たす船舶を「Jones Act船」と言うが、米国船であってもJones Act船でないと国内輸送が不可能である。

一方、カボタージュ規制の適用外として、米国の船社がサービスを提供していないアラスカ州南部と他州との間の貨客の輸送をカナダの船社に許している。また、小型旅客船にも適用を排除している。

③ EU

EU加盟国においても従来は多くの国でカボタージュ規制が実施されていた。しかし、1992年12月に制定された法律‘3577/92/EEU’により、EU加盟国の間ではカボタージュが開放された。EU加盟国は経済的に１つの共同体であり、EU域内の海上輸送を内航海運とみなしたためである。段階的に開放していたフランス、イタリア、スペイン、ギリシャなどでも現在では完全自由化されている。

しかし、EU非加盟国の船舶はEU域内港湾間の輸送を行うことができない。ただし、イタリア、スペイン、フランスなど一部の国においては、当該輸送に従事する自国船またはEU加盟国船が存在しない場合に限り、EU非加盟国の船舶が許可を得て輸送することが可能である。

一方、イギリス、デンマーク、ドイツなど一部の国では、EU加盟国か非加盟国かにかかわらず、全ての外国船に対してカボタージュが開放されている。

④ オーストラリア

オーストラリアにおいても、従来はカボタージュが自国船に留保されており、外国船に対してはオーストリア船が不足または不適合であるとき、かつ交通地域サービス大臣が外国船による輸送が公益上望ましいと判断した場合に限り、例外的に認められていた。

しかし、1997年12月、海運事業の効率性の向上や競争促進を目標に、外国船にも内航輸送（州間輸送）を開放した。オーストラリアでは、船籍にかかわらず内航海運事業を行うためには免許または許可を得る必要がある。免許事業の場合は、オーストラリアの‘職場関係法’に基づく賃金体系を適用しなければならないため、外国船は許可事業（一度限りのSingle Voyage Permitもしくは６ヶ月間有効なContinuing Voyage Permit）を行う例が多い[6)]。

⑤　中国

中国では、‘水路運輸管理条例’と‘海商法’によりカボタージュが規制されている。前者で、中華人民共和国交通部の認可を得ない限り、外資企業、合資企業、合作企業が中国の沿海、河川、湖およびその他の通航水域における水上輸送を経営することは認めないと示されており、後者で交通主管部門の許可がない場合、外国船が中国内の港湾間の海上輸送及び曳航業務を行うことができないと示されている。

中国におけるカボタージュ規制の免除は、二国間の相互免除を条件としている。

⑥　インドネシア

インドネシアでは、自国船の不足により、1980年代から外国船にもカボタージュを開放していた。その結果、外国船による輸送量の割合が約半分を占めるまで増加した。

そこでインドネシア政府は、国内海運産業の発展、国内安保及び経済支援などを理由に、カボタージュ規制を改めて導入した（2005年）。それと同時に、自国船に対して運航補助金や船舶建造補助金などの提供を始めた[7)]。

カボタージュ規制の実施によって、インドネシア船による輸送量のシェアが2004年の54％から2006年には61％に増加した。2011年は100％を目標としている[8)]。

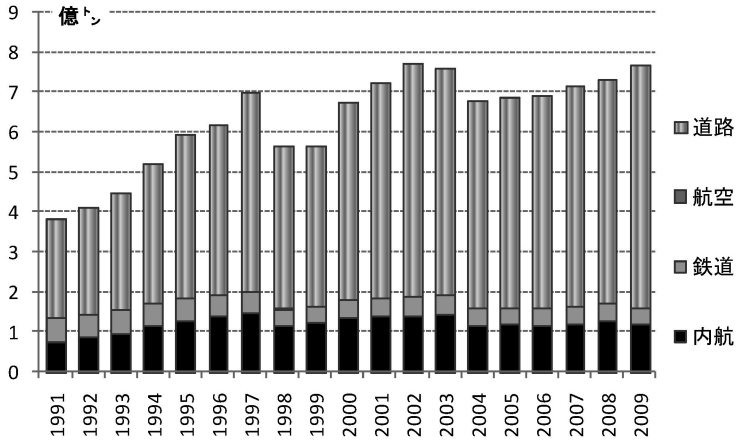
３．韓国内航海運の動向

３．１　内航海運輸送量の動向

1991年以降の韓国の国内輸送量（トンベース）は、1991年の3.8億㌧から1997年の7億㌧まで増加したが、通貨危機により減少に転じ、1998年と1999年には5.7億㌧となった。そして2000年（6.8億㌧）から2002年（7.7億㌧）まで急増したが、2003年と2004年にはまた減少した。その後は再び増加に転じ、2009年の国内輸送量は7.7億㌧である。

韓国の国内輸送量を輸送機関別に見ると（図１）、道路輸送が最も多い。韓国の国土面積は10万km^2であり、日本の約４分の１である。また、ソウル市（北西）から釜山市（東南）までの距離も約400kmに過ぎない。このように国土も小さく、道路ネットワークも整備されており、国内輸送量の約８割が自動車により行われている。

内航海運の輸送量は1991年（7612万㌧）から1997年（１億4705万㌧）まで増加した。しかし、1997年の通貨危機による国内輸送量の減少と、1997年８月の内陸油送パイプの完全開通により、1998年は１億1518万㌧に減少した。その後、2003年（１億4533万㌧）までは再び増加したが、2004年にまた減少に転じた。これは、2004年に実施された「海洋生態系および魚資源の保護のための砂の採取制限措置」の影響である。砂は内航輸送量の約４分の１を占める品目であるが、この措置によって砂の輸送量が前年の半分以下に減少し、その結果、内航輸送量が減少したのである。その後は大きな変化がない。内航海運の輸送分担率は、1996年（22.3％）以降減少し、2009年は15.7％を占めている。



データ：国土海洋統計年報

注：航空輸送量は極めて少なく（2009年27万ﾄﾝ）グラフ上に現れていない

図１　韓国の国内輸送量

表１　内航海運輸送量の品目別シェア

	1995	2000	2005	2010
油類	42.0%	34.8%	33.6%	27.9%
砂	25.1%	27.8%	20.5%	22.4%
セメント	12.0%	11.6%	11.8%	12.1%
鉱石	6.9%	7.5%	8.7%	11.1%
鉄材	6.0%	7.6%	9.5%	12.7%
その他	8.0%	10.6%	15.8%	13.8%
合計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

データ：国土海洋統計年報

また、内航海運の輸送における品目別シェアを見ると（表１）、油類と砂の２品目が半分以上を占めている。2010年の時点で、27.9％（3500万ﾄﾝ）が油類であり、他の品目に比べ高いシェアを占めている。しかし、1995年（42.0％、5400万ﾄﾝ）に比べるとシェアも輸送量も大幅に減少している。これは内陸油送パイプの完全開通による影響であると推測できる。

２位を占める品目は砂であり、2010年のシェアは22.4％である。しかし、砂のシェアも前述した海砂の採取制限措置により減少した。特にその措置が実施された翌年の2005年は2000年より約７ポイント減少している。

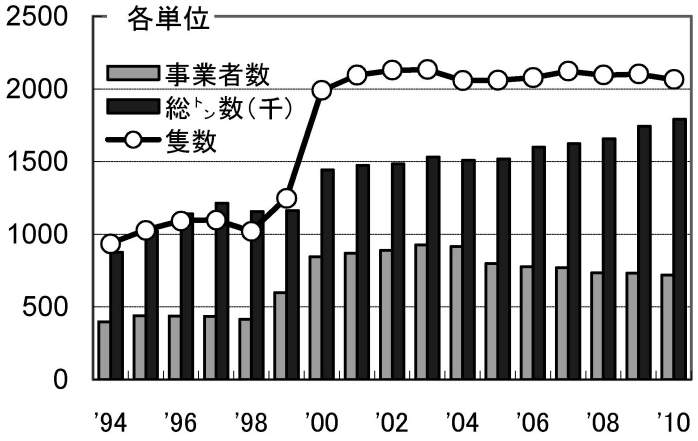
セメントのシェアは約12％であり、大きな変化がない。一方、鉱石と鉄材はシェアが増加しており、2010年にそれぞれ11.1％と12.7％を占めている。

３．２　内航海運事業の動向

韓国の内航海運事業の動向は、1999年の登録制への転換を機に大きく変わった（図２）。1998年と2000年の登録数を比較すると、事業者数は414社から845社へ、船舶数は1019隻か

ら1989隻へ、総ﾄﾝ数は116万総ﾄﾝから144万総ﾄﾝへ、大幅に増加した。

その後、2000年代においては、船舶数は2003年（2132隻）まで増加してから大きな変化がないが（2010年2064隻）、事業者数は2003年（926社）以降減少している（2010年719社）一方、総ﾄﾝ数は増加している（2010年179万総ﾄﾝ）。



データ：沿岸海運統計年報

図２　韓国内航海運事業の動向

韓国の内航海運事業における特徴の一つとして、零細性が挙げられる。2010年現在、船舶を１隻のみ保有している事業者が全体の34％であり、90％が5隻以下を保有する事業者である。10隻以上を保有する事業者は3％にすぎない。

また、隻数を事業者数で除した事業者当たり平均隻数は2.9隻であり、平均総ﾄﾝ数は2492総ﾄﾝである。登録制に転換した1999年の2.1隻、1945総ﾄﾝよりは増加したものの、零細性には変わりない。

そして、船員の高齢化も特徴として挙げられる。2010年時点で50歳以上の船員は、海技士の場合は全体の74％であり、部員は83％に上る。1995年の34％と33％に比べると、船員の高齢化が進んでいることが分かる。

もう一つの特徴は、船員の薄遇である。収入や所得税の減免措置が外航船員の場合と大きく異なる。内航船員の収入は外航船員の収入の約67％であり、中小製造業と同じ水準である。さらに、外航船員の月収において150万ウォンまでは非課税所得と認められているが、内航船員の場合は月20万ウォンまでが非課税所得である。この所得税の軽減措置の性格も異なり、外航船員に対しては公共サービスからの疎外に対する補償や船舶という特殊な勤務環境に対する補償の性格であるが、内航船員に対しては低所得者への支援の性格である。

この状況から韓国の内航海運においては船員の確保が大きな課題となっている。

４．韓国内航海運におけるカボタージュ規制の動向

４.１　カボタージュ規制

韓国は原則としてカボタージュ規制を行っており、‘船舶法’の第６条において外国船の寄港と国内港間の輸送が禁じられている。なお、韓国船舶は第２条において定義されている。

船舶法第６条（不開港場への寄港及び国内各港間での運送禁止）

韓国船舶でないと、不開港場への寄港あるいは国内各港間での旅客または貨物の運送を営むことはできない。ただし、法律または条約に異なる規定がある場合や、海洋事故あるいは捕獲を避けようとする場合、または国土海洋部長官の許可を得た場合はその限りではない。

船舶法第２条（韓国船舶）

次の各号の船舶を大韓民国船舶（以下、韓国船舶）とする。

1.国有または公有の船舶
2.大韓民国の国民が所有する船舶
3.大韓民国の法律に依り設立した商事法人が所有する船舶
4.大韓民国に主な事務所を設けた第３号の以外の法人としてその代表者（共同代表の場合は全員）が大韓民国の国民である場合はその法人が所有する船舶

ここで、韓国の船舶法第２条第３号が、日本の船舶法第１条で規定する自国船舶の定義と異なることが分かる。韓国においても、船舶法が制定された1960年には、「大韓民国に本店を置く商事会社として合名会社は社員全員、合資会社と株式合資会社は無限責任社員の全員、株式会社と有限会社は取締役の全員が大韓民国の国民である場合その会社が所有する船舶」と限定されていた。その後、1978年に改訂され「大韓民国の法律に依り設立した商事法人として出資の過半数と取締役会の議決権の５分の３以上が大韓民国の国民に属する法人が所有する船舶。この場合、法人の代表取締役は大韓民国の国民でなければならない」と一部緩和された。さらに、1999年に「大韓民国の法律に依り設立した商事法人が所有する船舶」に改訂され、外国人を代表者とする外国の商事法人が韓国船舶を所有することができるようになった。

以上、韓国では韓国船舶に国内輸送を留保することでカボタージュ規制を行っているが、外国船社も韓国に支社などを設立することで韓国船舶を所有することができることが分かった。

４.２　カボタージュ規制の緩和

（１）　釜山港・光陽（クァンヤン）港間の輸送の自由化

前述のように韓国における国内港間の輸送は原則として韓国船舶のみ可能であるが、2003年10月から釜山港と光陽港の間に限っては外国船による輸出入コンテナ貨物及び空コンテナの輸送が認められた。輸出入貨物の円滑な輸送と国内港湾の活性化が目的である。

この措置のはじまりは、台風の影響で釜山港が事実上運営停止となっていた2003年９

月､外国船社の離脱を防ぐために釜山港と光陽港の間で自社貨物（含､アライアンス貨物）の輸出入コンテナに限って外国船社に輸送できるようにした１カ月間の臨時措置にある。

釜山日報の記事（2004年２月11日号）によると、2003年10月から３ヶ月の間、外国船舶による釜山・光陽間のコンテナ輸送量は5306TEUである。そのうち、マースクシーランド、APLなどの外国船社による輸送量が3252TEU（61％）であり、韓国船社による輸送量が2054TEU（39％）である。

（２） 事業登録の特例

韓国の海上貨物運送事業は、‘海運法’第23条により、内航貨物運送事業・外航定期貨物運送事業・外航不定期貨物運送事業の３つに区別されている。そして、これらの事業を営むためには、海運法第24条に基づき、国土海洋部長官に登録しなければならない。

しかし、2002年12月に海運法を改正し、外航定期貨物運送事業者による空コンテナや輸出入コンテナ貨物の内航輸送が認められた[9)]。

また、2007年には事業登録の特例（第25条）が設けられ、バルカーやタンカーの外航不定期貨物運送事業者による内航輸送も可能となった。同時に、内航貨物運送事業者による外航輸送も可能となり、現在、沿近海を中心に石油製品、大型構造物、セメントなどの主要物資の外航輸送を行っている内航貨物運送事業者がある。

> **海運法第25条（事業登録の特例）**
> ①第24条第２号による外航定期貨物運送事業の登録をした者（以下、“外航定期貨物運送事業者”とする）は、第24条第１号による内航貨物運送事業の登録をしなくても国内港と国内港の間で空コンテナや輸出入コンテナ貨物（内国人の間で取引されるコンテナ貨物は除く）を運送することができる。
> ②第24条第１号による内航貨物運送事業の登録をした者が一時的に国内港と外国港の間または外国港と外国港の間で貨物を運送しようとする場合や、第24条第２号による外航不定期貨物運送事業の登録をした者が一時的に国内港と国内港の間で貨物を運送しようとする場合は、第24条第１号及び第２号にかかわらず、国土海洋部令の定めにより国土海洋部長官に事前に申告することで登録とみなすことができる。
> ③省略

（３） 外国船の傭船

前述したように、韓国で内航輸送を行うときは、原則として韓国船舶を利用しなければならない。しかし、‘内航貨物運送事業者の外国籍船舶傭船制限に関する告示’により、①韓国の国籍を取得することを条件とする裸傭船（BBCHP)、②原油船、③地方海洋港湾庁長の許可を得た場合は外国船を利用することができる（告示第２条)。

このとき、地方海洋港湾庁長の許可を得るためには、20日前までに許可を申請し、「外国籍船舶傭船適合性審議委員会」の審議を受ける必要がある。審議には、申請した輸送に適合した内航国籍船の有無、申請船種の船舶を有する既存内航事業者の利益侵害程度などが考慮される。

（4）外国人船員の配乗

日本や米国など、内航海運において自国船員を配乗することが義務化されている国が多いが、現在、韓国では外国人船員の乗船を認める制度が導入されている。外国人勤労者の雇用を規定するため2003年８月に‘外国人勤労者の雇用等に関する法律’が制定されたが、当時は、船員法が適用される船員は対象外であった。しかし、2004年３月の改訂によって「内航船員の滞留資格」が新設され､外国人船員の雇用制度が導入された（2004年11月）。

雇用できる外国人船員は基本的に20歳から45歳までの部員に限る。雇用形態は６カ月から１年間の契約であり、延長は可能である。また、雇用可能な外国人船員の人数制限があり、内航海運業界全体で700人[注1]まで、船社別には総船員の50％までである。そして船舶別にも総乗船員によって乗船できる外国人船員数が定められている[10]（表２）。

2010年末の時点で、92船社の174船舶に外国人船員426名が雇用されている。

表２　内航船舶別に乗船可能な外国人船員数

船舶当たり総乗船員	3～4	5～8	9	10～14	15～18	19以上
乗船可能は外国人船員	1	2	3	4	5	6

出典：外国人船員の雇用手続きガイド（韓国海運組合）

４．３　カボタージュ規制緩和の課題

以上、韓国は原則としてカボタージュ規制を実施しているが、近年、緩和されていることが分かった。規制緩和による影響に関する研究や調査報告はまだないが、２つの問題が指摘できる。

まず、内航海運業界の存続に関する問題である。そもそも韓国の内航海運事業は、赤字経営が続く状況にあった。特に、定期運送事業に限ってみると、㈱大韓通運は続く赤字のため1998年に内航運送事業から撤退し、㈱韓進は仁川・光陽間の輸送（2004年）、仁川・釜山間の輸送を取り止めた（2006年）[注2]。韓国の船社関係者は、「既存の内航事業者が規制緩和に対して反対を押し切ることはなかった。内航の痼疾な赤字のためである」と述べている。つまり、既存の内航海運事業者にとっては守る市場がないため、新規参入に対して積極的な対応を取らなかったのである。

カボタージュ規制の緩和により、内航海運が外航海運との競争を余儀なくされているが、零細な内航海運が国家戦略として育成してきた外航海運と競争するのは容易ではない。特に零細な内航海運事業者の存続は保障できないであろう。

もう一つ、非合理的な輸送の問題が挙げられる。韓国の主要港は港湾の活性化政策の一環として、一定量以上の積み替えを行う外航定期運送事業者にインセンティブを提供している。しかし、インセンティブだけを目的に韓国内で積み替えを行う問題が指摘される。

注１　2004年導入同時は300人までであったが、その後500人に増加し、さらに2010年６月から700人に増加した。

注２　2009年から群山・光陽と仁川・光陽・釜山の輸送を再開している。

例えば、釜山港で揚げた貨物を光陽港に再輸送し、インセンティブを得る。カボタージュ規制緩和がもたらした非合理的な輸送である。

その他に、韓国の政治的な環境を考えると、カボタージュ規制の意義で強調している安全保障の懸念も看過すべきではないであろう。

5．おわりに

国際経済の自由化が進んでいるなかでカボタージュ規制に対する批判もあるが、現在も多くの国でカボタージュを堅持している。本研究では韓国のカボタージュ規制の動向を明らかにした。韓国でも原則としてカボタージュ規制を実施しているが、輸送コストの削減、外国船社の誘致、港湾の活性化などを目的にカボタージュ規制が緩和されている。その影響については報告されていないが、特に零細な内航海運事業者は大きな影響を受けるであろう。

カボタージュ規制を緩和することは、内航海運が自由化されることであり、当然のことながら競争力が課題となる。競争はイコールフッティングを前提にすべきであるが、韓国の外航海運と内航海運だけを見ても、船舶登録制度やトン数標準税制また免税油の供給など、外航海運が有利な条件にある。カボタージュ規制を緩和するためには、公正な競争になるような条件を検討する必要がある。それについては今後の研究課題としておきたい。

参考文献

1）内航海運研究会、「カボタージュ規制について」、2011
2）（財）日本海運振興会、「諸外国の海運カボタージュ規制に関する調査」、2006
3）上記１）と同一
4）韓国海運組合内部資料
5）（社）日本中小型造船工業会、「米国海運・造船政策における保護政策の現状と展望」、2010
6）国土交通省総合政策局「主要国運輸事情調査報告書オーストリア」（財）運輸政策研究機構国際問題研究所、2006
7）Vincent Bellamy、「The implementation of Cabotage Principle in Indonesia」、Simbolon & Partners Law Firm、2010
8）日本中小型造船工業会・日本船舶技術研究協会、「インドネシアにおける内航海運振興策に関する調査」、2010
9）Jeon Hyungjin、内航コンテナの運送構造及び競争力の分析、月刊海洋水産、第272号、韓国海洋水産開発院、2007.5
10）外国人船員の雇用手続きガイド、韓国海運組合、2011