

小型内航船の課題と内航海運業界の構造問題

松尾俊彦

(大阪商業大学総合経営学部教授)

目次

はじめに

1. 小型内航船の特徴と課題
2. 小型内航船の必要性
3. 内航海運業界の構造問題
4. 構造問題への対応策

おわりに

はじめに

わが国の内航海運は、国内の貨物輸送活動（トンキロベース）において、約4割の役割を担っている。特に、鉄鋼や石油、セメント等の産業基礎物資輸送においては、8割を担う基幹的な輸送機関である。しかし、近年では船員問題、特に船員の高齢化と若年船員不足が大きな課題となっている。さらに、船舶の代替建造もなかなか進まず、船齢が法定耐用年数となる14年を超える老齢船も多くなっている。これらの課題は、500総トン（以下、総トンを「GT」とする）未満の内航船で顕著になってきたと言う¹。本稿では、この500GT未満の内航船を「小型内航船」とする。

一方、わが国の内航船は、戦後一貫して大型化が図られてきた。しかし、小型内航船でなければ輸送できないとする声も聞かれ、未だに小型内航船が多く就航している。

そこで、本稿では、まず小型内航船の特徴と現在抱えている課題を、大型内航船と比較しながら整理する。次に、小型内航船の課題が大型内航船よりも深刻であれば、小型内航船を大型内航船に転換できるかという視点で、小型内航船の必要性を検討する。特に、199GT型の小型内航船に注目し、この船型でなければならないとする理由とその範囲を探る。そして、今後も199GT型の小型内航船が残るとすれば、その船型が抱える課題が解決できるかについて、内航海運業界の構造との関係も含めて検討を行い、その対応策について考察を試みる。

さて、これまでの内航海運に関する先行研究を大別すると、①船員問題、②モーダルシフト、③内航海運政策、④内航海運市場、⑤その他、などに分けられる。①については織田（1990）や雨宮（2001）、澤（2003b）など、いくつかの先行研究がある。これらは主として、後述する内航の構造問題が船員の労働条件や労働環境を悪化させ、船員不足問題

¹ 日本海難防止協会(2012)『特集 内航海運における船員の後継者対策』(海と安全No.554)などを参照。

が生じることを分析している。しかし、これまでは幸いにも外航船員や遠洋漁船の船員などが内航船員に転職したため、船員不足は顕在化するには至らなかったが、ここに来て小型内航船で船員不足が現実のものとなってきた²。②については國領(1991)や拙稿(1992)などがあり、また、伊藤(2008)や細江(2009)などのように工学的な視点からの検討も多くなされている。しかし、実際にはモーダルシフトが進展しているとは言い難い。③についても色々な視点から検討されており、船腹調整制度を大きく捉えた木村(2002)や澤(2003a)、中泉(2004)、また、構造問題から検討した土居(1973)や織田(2004)などがある。そして、④については内航海運市場の閉鎖性を問題とした國領(1989)や参入規制の緩和を訴えた澤(2001)などがあり、また、⑤については山本(2007)や長谷(2010)のようにカボタージュに関するもの、あるいは松尾・森(2014)のように内航海運の船舶管理に関する研究などもある。

以上のように、内航海運を検討した先行研究は少なからずあるものの、本稿のように小型内航船に的を絞った研究は見られない。この小型内航船にこそ、内航海運の課題が顕在化しており、このような視点での研究は重要と考える。

1. 小型内航船の特徴と課題

1.1 小型内航船の特徴

わが国の内航船は、船主経営に都合が良いとして199GT型、499GT型、699GT型、そしてそれ以上という船型に分かれている³。

まず、大きさからみると、199GT型の一般貨物船は長さが約60m、幅が約10m、喫水は4m程度で、載貨重量(DWT)は700トン前後である⁴。一方、499GT型はそれぞれ約70m、約12m、約5m、そして1,600トン前後と大きくなる。

この小型内航船の隻数(割合)は、2015年3月末で199GT型が827隻(32.1%)、499GT型が1,511隻(39.6%)である⁵。この2つの船型で全体の7割を占めており、小型内航船は内航海運の中心的な船型である。

なお、1950年代に起こった海運不況から、内航海運は船腹過剰に苦しむことになった⁶。そのため、後述するが1964年に制定された内航海運組合法によって船腹を調整する事業が始まり、1975年に4,727隻もあった100~199GTの内航船は、2015年には827隻まで減少した(図1参照)。また、1970年における全船種の平均GT数は241.4トンであったが、2013年には672.6トンと3倍近くまで大型化した(図2参照)。特に、油槽船は325.2トンから958.2トンまで大型化した。一般貨物船の大型化はやや遅れている。

以上のように、内航船は全体とすれば隻数が減少し、加えて大型化が図られてきたが、それでも未だ小型内航船が7割を占めているということから、改めてその船型の必要性を検討しなければならない。

² 詳しくは拙稿(2013)を参照。

³ 山田(1993) p.25を参照。

⁴ 海運集会所『日本船舶明細書』や『内航船舶明細書』などによる平均的な数値である。

⁵ 日本内航海運組合総連合会『平成27年度版 内航海運の活動』を参照。なお、割合については、100GT以上の内航船(3,454隻)を対象にした数値である。

⁶ 鈴木・古賀(2007) p.40を参照。

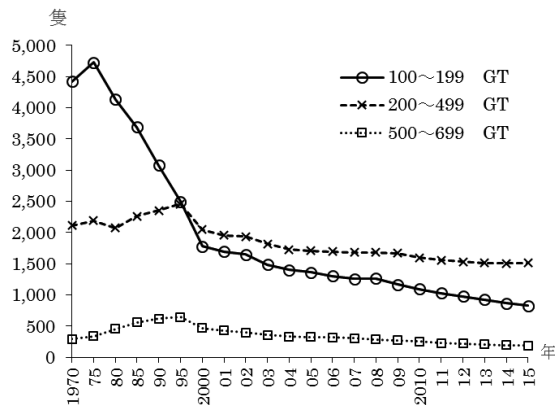


図1 船型別船舶数の推移

出所) 内航ジャーナル社 (2015) より筆者作成。

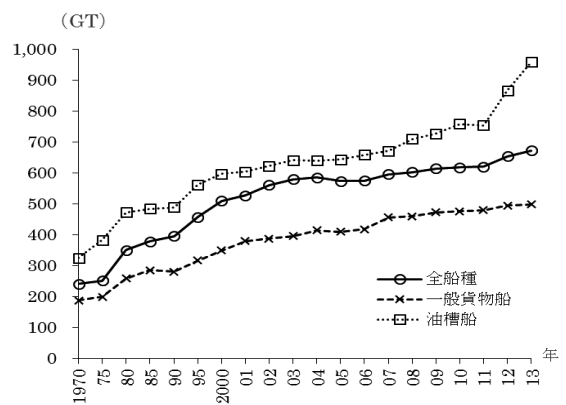


図2 船種別平均総トン数の推移

出所) 内航ジャーナル社 (2015) より筆者作成。

1.2 小型内航船の抱える課題

ここで、小型内航船が抱える課題を、まず船主経営の面から見てみよう。

199GT型に乗り組む船員を4人とし、その船員費や船用品費、それに減価償却費などの船舶コストと、収入に当たる定期用船料を比較すれば、年間770万円の赤字となった⁷ (表1参照)。一方、499GT型だと船員が5人となり、船員費の負担が大きくなるが、貨物の積載量が多くなるため、定期用船料が199GT型の2倍近くにもなり、収支は黒字となった⁸。このように、船型が小型になるほど、船主経営は苦しい状況となっている。

表1 小型内航船の年間船舶コストと定期用船料

(単位：万円)

費 目		199GT (700DWT) (船員4人)	499GT (1,600DWT) (船員5人)
船舶コスト	船 員 費	4,140	5,175
	船 用 品 費	180	240
	潤 滑 油 費	60	130
	修 繕 費	530	860
	保 險 費	500	770
	税 金	80	140
	雑 費	80	120
	減価償却費	3,000	5,000
	計	8,570	12,435
定期用船料		7,800	13,000
用船料とコストの差		-770	565

出所) 内航ジャーナル社 (2015) と船主へのヒアリング調査を参考として筆者作成。

注) 船価は199GTが3億円、499GTが6億円とし、それぞれ納付金を0.5億円、1億円とした。船員費は月額80万円/人で、またボーナスが75万円/人年とした。さらに船舶コストの中に、船主店費は含まれていない。

次に、小型内航船が抱えるもう一つの重要な課題は、船員の高齢化と若年船員不足である。内航船全体における60歳以上の船員の割合を見ると、2006年には12.6%であったが、

⁷ 複数の内航海運事業者に対する筆者のヒアリング調査によれば、家族船員を含めた船員費などを調整することで、ぎりぎりの経営を維持しているとのことであった。

⁸ 日本内航海運組合総連合会 (2010) p.26によると、2009年度における収支は、499GT型でも、さらには699GT型でも赤字となっている。そこで、この資料をもとに、日本内航海運組合総連合会は、代替建造対策委員会において、定期用船料の改善を訴えた。

2015年には26.6%にも高まり、船員の高齢化は急速に進んでいる⁹。また、2015年度の内航タンカーに乗り組む船員の平均年齢を見ると、200GT未満の船型では52.9歳であるのに対して、3,000GT以上では42.7歳と10歳も若くなる（表2参照）。このように、船員の高齢化は、小型内航船において顕著となっている。

表2 内航タンカーの船型別・船員平均年齢の推移

	2011年度	2012年度	2013年度	2014年度	2015年度
～200GT 未満	51.3	52.6	52.7	52.0	52.9
200GT以上～500GT 未満	51.9	52.0	51.4	51.2	51.4
500GT以上～750GT 未満	50.9	49.6	50.5	50.1	50.2
750GT以上～1,000GT 未満	49.6	48.3	47.9	48.3	47.8
1,000GT以上～1,600GT 未満	47.2	48.3	47.4	47.5	44.9
1,600GT以上～3,000GT 未満	44.9	44.1	44.4	43.8	43.8
3,000GT以上～	43.3	42.8	43.5	42.7	42.7

出所) 全国内航タンカー海運組合『平成27年度 内航タンカー船員実態調査報告書』より筆者作成。

さらに、小型内航船では、「安全最少定員」の関係から一人当直となっており、さらにその船員は海技免状を取得していなければならない¹⁰。船主は、自分の資産（船舶）をこの当直者に委ねることになり、また、他の船員もこの当直者に命を預けて休息を取るため、新卒者にこの一人当直を任せることを嫌う。したがって、新卒の若年船員を採用することが難しい環境にあり、欠員が出た場合は、即戦力となるベテラン船員が求められるため、船員の確保が困難な状況となっている¹¹。

一方、大型の内航船であれば、定員の関係から二人当直となり、経験豊富な船員と新卒の若年船員を組み合わせることでOJT（On The Job Training）が実施できる¹²。

以上のように見ると、小型内航船は、経営的には黒字になり難い船型であり、また、船員も集め難い船型である。それにもかかわらず、近年においても小型内航船は建造され続けている¹³（図3参照）。

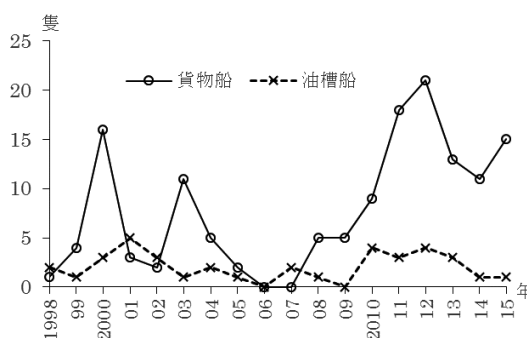


図3 199GT型の新造船建造量の推移
出所) 日本内航海運組合総連合会の資料。

⁹ 日本内航海運組合総連合会『内航海運の活動』各年版を参照。なお、国土交通省『海事レポート2016』によれば、2015年の60歳以上の船員は21.5%となるが、これは旅客船の船員を含む数値と思われる。

¹⁰ この定員とは、内航船に乗り組ませる船員の最少の人数を言い、船型と航海時間によって異なる。たとえば、199GT型の小型内航船が16時間を超えて航海を行う場合は、甲板部では少なくとも3名の船員を配乗する必要がある。したがって、3名の船員では、船橋当直は一人当直となる。また、2006年4月より船橋航海当直については、少なくとも一人は「6級海技士（航海）」以上の海技免状を持つ船員の当直が義務付けられた。したがって、以前のように海技免状を持たない船員（部員）一人に船橋当直を任せることができなくなったため、一人当直の場合は、海技免状を持った船員のみが航海当直を担当している。

¹¹ 拙稿(2013)を参照。なお、筆者のヒアリング調査によれば、他社の船員を引き抜くこともあると言う。

¹² 小型内航船で二人当直を行っても制度的には何ら問題はないが、船員費の負担が増えることや船型が小型のため、余分な船室を設けられないことから、実際には最少の船員数で運航している。

¹³ これだけを見ると、小型内航船の需要は、油槽船よりも一般貨物船の方が多いとも言えよう。

2. 小型内航船の必要性

2.1 貨物の小ロット化への対応

全国貨物純流動調査から、わが国で流動している貨物のロットを見ると、1995年における全貨物の平均ロットは2.13トンであった。これが2010年には0.95トンまで減少しており、貨物の小ロット化が急速に進んだことが分かる。この変化は、消費の多様化に伴い、製造業が単品大量生産から多品種少量生産へと移行したため、貨物輸送においても単品大量輸送から多品種少量輸送へと転換が進んでいることを示すものである。

なお、内航海運で輸送された貨物の変化を同様にみると、一般貨物船や油槽船などからなる「その他の船舶」では345.09トンから337.61トンとあまり変化が見られなかった。これは、一般貨物船や油槽船では、満船にして貨物を輸送することから、船型に合わせたロットになっているからと考えられる。一方、コンテナ船では8.46トンから3.00トンに、また、RORO船においても9.19トンから6.35トンまで減少しており、貨物の小ロット化が海上にも表れていることが分かる。

したがって、大量輸送を得意とする内航海運にとっても、大型内航船を満船にするほどの貨物を集荷することは徐々に難しい環境となっており、小型内航船の需要が一定程度存在すると考えられる¹⁴。特に、一般貨物船を利用した定期航路事業では、スポット的な小ロット貨物の輸送が対象となり、小型内航船が必要とされている¹⁵。

2.2 港湾施設および荷役方式による制約

前述したように、199GT型の喫水は4 m程度である。したがって、内航船が通航する水路や岸壁前の水深が-4 m程度であれば、199GT型の小型内航船でも支障を来す。そこで、199GT型でなければ着船できない箇所が、どの程度あるかについて見てみよう。

わが国では、水深が-4.5m以上の深さをもつ係船施設を「岸壁」といい、-4.5m未満のものは「物揚場」と区分されている¹⁶。この物揚場が、全国規模でどの程度あるかについては、運輸省時代には公表されていた。たとえば、1992年では総岸壁延長における物揚場の割合は49.9%もあり、199GT型が必要とされる理由の一端が伺える¹⁷。しかし、現在では全国規模の数値は公表されていない¹⁸。そこで、全国内航タンカー海運組合が調査した資料で、全国規模の数値を捉えてみよう¹⁹。

内航タンカーが利用する401基地・913棧橋のうち、「199GT型のみ」と記載されている棧橋は24棧橋（2.7%）しかなかった。これらの基地は、物揚場に石油系のタンクが設置

¹⁴ 1.1で述べたように、内航船全体の隻数は減少し、一方で平均船型は大型化している。そのため、内航全体の船腹量は、ほぼ横ばいとなっている。しかし、内航船の輸送量は1990年度の約5.8億トンから2013年度には約3.8億トンまで減少しているため、貨物を満船にすることが難しくなっている。

¹⁵ 大阪港の大正埠頭を中心として、5社の貨物利用運送事業者と1社のオペレーターが、一般貨物船（199GT）4隻を使用して、大阪～中国・四国・九州の定期航路事業を行っている。

¹⁶ 池田（2010）p.132参照。

¹⁷ （財）国民経済研究協会（2001）『内航海運ビジョン』p.69によると、1992年における全国の港湾施設係船総延長距離は1,728kmで、物揚場の総延長距離は863kmであった。現在では、全国規模では把握できないが、たとえば関西交通研究センター『関西交通経済ポケットブック2014』によれば、大阪港の物揚場の割合は47.0%で、神戸港では29.5%である。

¹⁸ 2016年7月に国土交通省港湾局へ問い合わせた結果、「現在では把握していない。」との回答であった。

¹⁹ このデータは全国内航タンカー海運組合『全国港湾カイド2009』によるもので、それ以降のデータは見当たらない。

されており、その地域への配送基地にもなっている所が散見される²⁰。あるいは、河川のすぐ側に化学系の工場があり、その河川に設置した小さな棧橋から貨物を揚げる作業が行われている²¹。このように、小型内航船でなければ対応できない箇所があるが、タンカーに限ってみれば比較的少ないと言えよう。

一方、一般貨物船の場合は、先に見たように物揚場の割合が多いこともあり、199GT型でなければ着船できない箇所が多いと思われる²²。また、水深の浅い河川沿いに鉄鋼系の工場があり、199GT型で鉄鋼コイルなどが運ばれているケースがある²³。さらには、雨天荷役を嫌うことから、全天候型のバースを設置している所もある。これなども建屋の出入口の高さや幅から、199GT型のみとするところが多い。加えて、「内堀」²⁴を利用した石炭や穀類等の荷役が行われており、これなども199GT型でなければ対応が難しい。

さらには、定期航路事業の場合は、運航スケジュールを守るため、荷役時間が限られてくる。そのため、499GT型以上であれば、満船に近い状態になるまでの荷役時間を確保できないため、199GT型で対応している例などがある²⁵。

以上のような制約（条件）をみると、199GT型をすべて499GT型以上に転換することは、容易ではないと考えられる。ただし、石油系のタンクを「岸壁」付近に移転できれば、油槽船を499GT型に転換できる可能性はあるが、これには荷主の理解が求められる。

3. 内航海運業界の構造問題

3.1 回漕業者を介した内航海運市場

戦後の内航海運の主要な役割は、北海道や九州から産出される石炭を、関東や関西に輸送することにあつた。戦後すぐは、小型の戦時標準船や機帆船がその役割を担ったが、それらの経営・運航は一隻しか持たない「一杯船主」によって行われ、その船主も家族とともに船員として乗り組んでいた²⁶。したがって、個々の船主が荷主と直接運送契約を結ぶことは困難で、荷主と船主の間に「回漕業者」が入り、荷主が回漕業者を通して、多数の船主と結びついていた²⁷。すなわち、この当時は内航海運市場というものが存在していたと言えよう。

しかし、回漕業者の中には信頼性が疑わしいものもあり、荷主は信頼できる回漕業者の絞り込みを行った。また同時に、木船を鋼船に換えるという経営力のある船主と長期契約を結ぶことで、船主の絞り込みも行った。

²⁰ たとえば、和歌山県・宇久井港や福岡県北九州市戸畑区にある埠頭の一部分などがある。

²¹ 大阪府下を流れる尻無川沿いには化学系の工場がいくつかあり、小さな棧橋を設けて荷役を行っている。そのため、水深や棧橋の大きさから199GT型でなければ着棧できない箇所となっている。

²² 図3にみるように、199GT型の一般貨物船は近年でも建造され続けており、一定の需要があることが分かる。

²³ 兵庫県下を流れる佐門殿川沿いにある鉄鋼系企業では、クレーンを佐門殿川に伸ばして、小型内航船から鉄鋼コイルを搬入している。このような例が関西では比較的多く見られる。

²⁴ 池田（2010）pp.134-135によれば、この係留施設はデタッチド・ピア（Detached Pier）と言われるもので、ピアの外側には大型の外航船が着岸し、ピアと陸側の間に、小型内航船が入り込み、艀荷役のようなやり方を行っている。たとえば、大阪市此花区の梅町岸壁などに見られる荷役方法である。

²⁵ 脚注15で示した大阪港・大正埠頭での一般貨物船を利用した定期航路事業に見られる。

²⁶ 山本（1993）p.207によれば、内航海運に占める機帆船の割合は、1946年で約70%、1950年で約60%、1955年で約54%、1959年でも約49%あったという。

²⁷ この回漕業者については、笹木（1984）の「第6章 回漕業者の分析」に詳しい。

さらに、子会社として船社を設ける荷主も現れた。たとえば、三井鉱山は子会社として1951年に室町海運を設立し、松島炭坑は1960年に松島海運を設立している²⁸。また鉄鋼では、富士製鐵が1942年に広畑海運を、日新製鋼が1949年に月星海運などを設立している。このような動きは、石油やセメント、自動車産業などでも見られた。

以上のような流れの中で、内航海運の市場形成に一定の役割を担った回漕業者は、徐々に淘汰されていった²⁹。

3.2 内航二法の制定と業界のピラミッド構造

1950年6月に始まった朝鮮戦争の特需ブームにより、一時的に内航輸送量は激増したが、その後の不況を受けて輸送需要は減少し、内航業界は船腹過剰に陥った³⁰。これに対応するため、1964年に内航海運業法および内航海運組合法、いわゆる内航二法が制定された。内航海運業法は、事業者を「内航運送業者（オペレーター）」と「船舶貸渡業者（オーナー）」に分け、荷主との契約はオペレーターのみを対象とした。さらに、内航海運組合法では、内航船の最高限度量や適正船腹量を決めることとし、日本内航海運組合総連合会がスクラップ&ビルドを基調とした船腹調整事業を行うことになった。

その後、オペレーターは再編が繰り返され、荷主と直接運送契約を結ぶ元請オペレーターと輸送需要の変動に対応するためのトリップ市場を担う2次・3次オペレーターに分かれた。さらに、それらのオペレーターと定期用船契約などを結ぶ多数のオーナーが存在することとなり、ある特定荷主の下に、元請オペレーター、2次・3次オペレーター、そして多数のオーナーという多層構造、いわゆる「ピラミッド構造」が形成された。

現在では、大宗貨物を扱う多くの荷主は、元請オペレーターを完全子会社化し、あるいは筆頭株主となっている（表3参照）³¹。したがって、このような資本関係においては、需要と供給で運賃や用船料が決まるという市場性は期待できず、結果として、前述したように、199GT型では船舶コストを定期用船料で賄えないような状態となっている。そのため、オーナーの経営改善や船員の待遇改善が進まない環境となっている。

表3 荷主系オペレーターと筆頭株主

品目	オペレーター	筆頭株主
鋼 材	日鉄住金物流	新日鉄住金
	JFE物流	JFEスチール
	月星海運	日新製鋼
	神鋼物流	神戸製鋼所
石 炭	JFE物流	JFEスチール
	宇部興産海運	宇部興産
	日鉄住金物流	新日鉄住金
セメント	東海運	太平洋セメント
	宇部興産海運	宇部興産
白・黒油 LPG	鶴見サンマリン	JX日鉱日石エネルギー
	昭和日タン	
白 油	コスモ海運	コスモ石油
ケミカル	鶴見サンマリン	JX日鉱日石エネルギー
	三菱化学物流	三菱化学
硫 酸	日本マリン	JX日鉱日石金属
苛政ソーダ	東ソー物流	東ソー

出所) 日本内航海運組合総連合会資料より筆者作成。

²⁸ 土居 (1979) 「戦後内航海運政策史研究序説 (IV)」『海事産業研究所報』No.161、p.45を参照。

²⁹ 笹木 (1984) pp.258-259を参照。

³⁰ この当時の状況については、山本 (1993) pp.203-208などに詳しい。

³¹ この多層構造は、荷主がオペレーターやオーナーに対して、安定的な輸送需要を提供しているとも言えるが、それだけにオペレーターやオーナーは荷主に従属的であるとも言える。

4. 構造問題への対応策

小型内航船の船主経営を良くするには、まずオペレーターの運賃が高くなり、そしてオーナーの用船料も高くなることが求められる。また、船員を集めるためには、インセンティブとして、船員の賃金を上げることが効果的である。そのためにも、用船料が高くならなければならない。しかし、前述したように、内航の構造が、特定荷主を頂点とするピラミッド構造にある限り、この運賃や定期用船料を改善するための交渉には大きな負担が伴う。これを改善するためには、業界のピラミッド構造を他の構造に転換する必要がある。

まず、この転換を果たすには、船腹調整事業が廃止された直後に公表された2つの『内航ビジョン』³²が言うように、自由で競争的な内航海運市場を形成することが必要である。すなわち、元請オペレーターが特定荷主から自立し、複数の荷主と運送契約を結ぶ姿が求められる。そのためには、元請オペレーターが特定荷主だけの貨物を輸送するインダストリアル・キャリアから、複数の荷主の貨物を輸送するコモン・キャリアに転換しなければならない。しかし、現状のように、特定荷主と元請オペレーターが資本関係で結ばれている限り、その転換（自立）は難しい。したがって、特定荷主と元請オペレーターの間に、他の事業者を入れることが効果的と思われる。たとえば、特定荷主と元請オペレーターの間に「貨物利用運送事業者」³³を入れることができれば、特定荷主と元請オペレーターを切り離すトリガー（trigger）となり、コモン・キャリア化を進める有効な手段と考えられる（図4参照）。なお、鉄鋼や石油製品、石灰石、またセメントなどの貨物輸送では、表3にみるように大手荷主と元請オペレーターは資本関係にあるため、その間に貨物利用運送事業者を入れることは、短期間では難しいと考えられる。そこで、まずは飲料などの一般雑貨輸送や穀類輸送、あるいは産業廃棄物などの静脈物流における不定期船輸送などにおいて貨物利用運送事業者の利用を始め、これを太宗貨物においても徐々に広げる方向で考えるのが良いと思われる。

一方、オーナーも、登録事項の変更届出により船舶の貸渡先を解除して、運送業を行う旨の届出と安全管理規程の届出を行えば、運送業者として貨物利用運送事業者と運送契約を結ぶことが可能となり、コモン・キャリア化が図れる³⁴。

なお、これだけでは小型内航船の船員問題は解決できないので、オペレーターやオーナーは、内航の船舶管理会社を積極的に活用すべきである³⁵。

³² 1つは日本内航海運組合総連合会の依頼によって（財）国民経済研究協会が検討し、2001年6月に公表した『内航海運ビジョン』であり、もう一つは当時の海事局長の私的諮問機関であった次世代内航海運懇談会が2002年4月に公表した『次世代内航海運ビジョン』である。2つの報告では、船腹調整事業には一応の成果があったものの、参入規制やピラミッド構造から、閉鎖的な市場構造となったことを問題とし、今後は健全で自由な競争的市場を形成することが重要としている。しかし、構造問題については、船腹調整事業を廃止し、参入規制を緩和することなどで改善できるとし、構造転換については触れていない。

³³ 3.1で述べた回漕業者の位置に入り、荷主に対しては、実運送業者として振舞う立場となり、荷主からみれば、この貨物利用運送事業者が輸送していることになる。現在では、小規模ながら脚注15で示した定期航路事業において見られるが、オペレーターはコモン・キャリアとして事業を行っている。

³⁴ ここで言うオーナーは運送業を行うことになるので、図4のオペレーターの位置となる。

³⁵ 内航海運における船舶管理会社のあり方については、松尾・森（2014）に詳しい。なお、船舶管理会社は法的な位置づけが定まっておらず、事業者としての信頼性に欠ける部分がある。早急に、この点の改善が必要である。また、第三者による船舶管理会社の評価（格付け）を公表することも必要と思われる。これには、日本バス協会が行っている「認証評価制度」（貸切バス事業者安全性評価認定制度）が参考となろう。

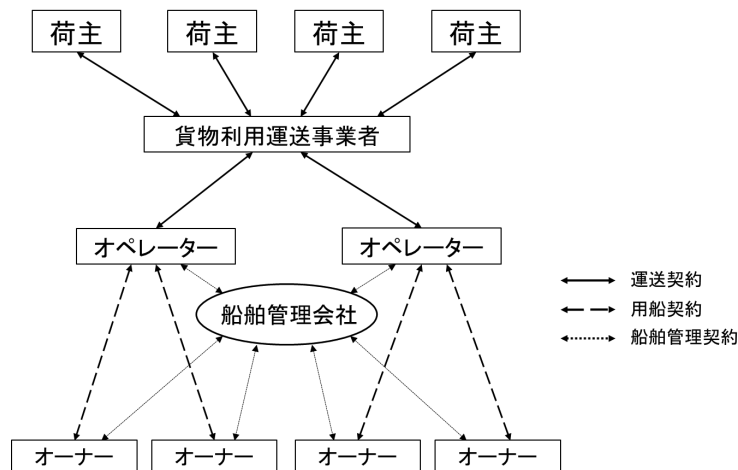


図4 貨物利用運送事業者および船舶管理会社を組み入れた業界構造の一例

以上のように、オペレーターやオーナーは、貨物利用運送業者や船舶管理会社を活用することによって、これまでのような特定系列から脱却でき、自由に競争的な市場を形成することができると思われる。

おわりに

以上見てきたように、小型内航船は経営面でも、労務面でも問題を抱えている。その一方で、貨物の小ロット化や港湾施設の制約などがあり、小型でなければならないとする理由も存在する。もし、自由に競争的な内航海運市場が存在するならば、このような一定の需要があって、一方で船舶の供給量が少なくなっている環境であれば、当然、用船料が高くなることが期待できる。しかし、現実にはそのようにはなっていない。その原因は、内航業界のピラミッド構造にあり、この構造を変えない限り、小型内航船の抱える課題は解決できない。このままでは、小型内航船の船主が、自身の経営面から、あるいは船員を集めることが出来ないという理由で、廃業に追い込まれることが予想される。そのような状況となれば、小型内航船でなければ対応できないとする物流活動に大きな影響を与え、内航海運が物流活動のボトルネック (bottleneck) になることも考えられる。

内航業界のピラミッド構造は、荷主業界と内航海運業界の間で醸成された「安定」志向によって作り上げられたものである。しかし、この安定志向による構造は、自ら抱える課題を、自ら解決するという、いわゆる自浄作用が働き難いものとなっている。このことを、両業界は共に認識し、自由に競争的な内航海運市場の形成に向け、その構造を転換すべきと考える。

また、ここに来て人口減少や労働者不足などから「生産性革命」が叫ばれ、内航においても「内航海運の生産性革命」が求められている³⁶。したがって、内航海運においても「共同輸送」が今後の課題となろう。これに応えるには、複数の荷主と複数の内航海運事業者が結ばれることが必要となり、貨物利用運送事業者の活用が鍵となろう。

³⁶ 内航海運新聞2016年10月24日付け。

【参考文献】

- 土居靖範（1973）「内航海運の動態と構造」『海運経済研究』第7号、pp.83-110.
- 土居靖範（1978～1980）「戦後内航海運政策史研究序説（I～VI）」『海事産業研究所報』No.158-163.
- 笹木弘・他著（1984）『機帆船海運の研究』多賀出版.
- 國領英雄（1989）「現今内航海運市場の特殊相」『海事交通研究』第33集、pp.3-31.
- 織田政夫（1990）「内航船員問題の現状分析と若干の試論」『海事交通研究』第35集、pp.3-52.
- 國領英雄（1991）「物流政策のなかの内航海運」『海事交通研究』第38集、pp.3-24.
- 拙稿（1992）「環境問題とモーダルシフト」『日本物流学会誌ジャーナル』第1号、pp.63-83.
- 山田福太郎（1993）『日本の内航海運』成山堂書店.
- 山本弘文（1993）『交通・運輸の発達と技術革新 歴史的考察』東京大学出版会.
- 國領英雄（1994）「海上誘導のための一つの試算」『海事交通研究』第43集、pp.27-53.
- 雨宮洋司（2001）「内航海運における船員制度近代化「運動」の課題」『海運経済研究』第35号、pp.109-127.
- 澤喜司郎（2001）「内航海運における市場主義改革の課題」『山口経済学雑誌』49巻2号、pp.441-454.
- 木村達也（2002）『トラック輸送業・内航海運業における構造改革』白桃書房.
- 澤喜司郎（2003a）「次世代内航海運ビジョンと参入規制の緩和」『山口経済学雑誌』51巻1号、pp.79-104.
- 澤喜司郎（2003b）「次世代内航海運ビジョンと船員問題」『山口経済学雑誌』51巻3号、pp.275-305.
- 織田政夫（2004）「わが国内航海運の現状」『海事交通研究』第53集、pp.57-81.
- 中泉拓也（2004）「分野別市場の検証－内航海運業界」『IATSS Review』Vol.29、No.1、pp.61-69.
- 鈴木暁・古賀昭弘（2007）『現代の内航海運』成山堂書店.
- 山本雄吾（2007）「海運カボタージュ自由化の動向」『大分大学経済論集』第59巻第3号、pp.97-109.
- 伊藤秀和（2008）「モーダルシフト政策に寄与する貨物輸送経路選択のモデル分析」『日本物流学会誌』第16号、pp.201-208.
- 細江宣裕（2009）「内航貨物輸送における参入規制の影響分析」『経済分析』第182号（内閣府経済社会総合研究所）、pp.94-106.
- 長谷知治（2010）「環境に優しい交通の担い手としての内航海運・フェリーに係る規制の在り方について」『海事交通研究』第59集、pp.35-48.
- 池田宗男（2010）『港湾知識のABC（10訂版）』成山堂書店.
- 日本内航海運組合総連合会（2010）『内航海運の概況と暫定措置事業について』.
- 拙稿（2013）「内航海運における船員不足問題の内実と課題」『運輸と経済』第73巻第2号、pp.22-29.
- 森隆行編著（2014）『内航海運』晃洋書房.
- 松尾俊彦・森隆行（2014）「内航海運における船舶管理の在り方に関する一考察」『海運経済研究』第48号、pp.53-62.
- 内航ジャーナル社（2015）『内航海運データ集2015』.