

分野別市場の検証 内航海運業界

中泉拓也*

本論文では、国内の海上物流を担う内航海運業界の業況について、規制改革の影響を中心に解説する。内航海運業界は輸送分担率の41%を担う物流に欠くことのできない産業である。かつて導入された船腹調整事業が1998年に暫定措置事業に移行したのを皮切りに、他の経済的規制の撤廃や社会的規制の改革も現在進行中である。これにより、モーダルシフトや静脈物流への進出など、現在以上に広い分野への躍進が期待される。

Evaluation of the Coastwise Sea Freight Transport Industry

Takuya NAKAIZUMI*

We describe the coastwise sea freight transport and its regulations in Japan and the impacts of the regulatory reform. Coastwise sea transport is one of the major domestic freight transports with its 41% market share (ton-km base). After the abolition of Shipping Tonnage Adjustment under Scrap and Build system, which is taken over by Coastal Shipping Tentative Measures Program in 1998, we are trying to deregulate the several economic regulations as well as to improve social regulations. Consequently coastwise sea freight transport will have more important role in domestic freight transports, such as modal shift of transport, contaminant transport.

1. はじめに

国内の海上輸送は、輸送する対象が人員か物品かで大別され、前者は旅客船やカーフェリー、後者は貨物船やタンカー等によって担われている。国際的な海上輸送を担う産業を外航海運というのに対して、通常、内航海運という場合、物品の海上輸送つまり、海上物流を担う業界だけを特定して指すことが多い。

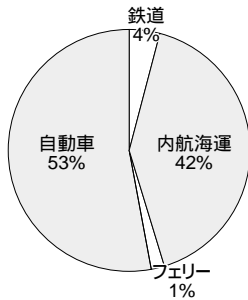
不特定多数の人員輸送を原則としている旅客船やカーフェリーと、物品を輸送対象とし、荷主も大企業が多い内航海運業界では、規制体系もおおのずと異

なり、それぞれ異なる規制体系の下で、運営されている。

このように、輸送する対象の差は大きく、両者を同じ産業として議論するのはミスリーディングな点が多い。ここでも、両者を区別する。さらに、後者の内航海運業界では、規制緩和の一環として1998年5月に設備調整カルテルの一種である船腹調整事業が廃止されたのに続き、2002年に『次世代内航海運ビジョン』が策定され、それを具現化すべく規制改革のための作業が現在進行中である*1。

このような規制改革の動向もふまえ、本章では、物品の海上輸送を担う業界としての「内航海運業界」の規制緩和とその影響について解説する。加えて、内航海運業界の重要性と将来性について広く知らしめることとしたい。以下、第2章では内航海運業界

* 関東学院大学経済学部講師
Assistant Professor, College of Economics
Kanto Gakuin University
原稿受理 2003年4月23日



注) フェリー輸送量は、航路距離100km以上のフェリーのトラック搬送実績から、独自に輸送量(トンキロ)を算出し、自動車輸送の全体から差し引いた。また航空の分担率は捨象している。

Fig. 1 わが国の輸送分担率(2000年度)¹⁾

の業況について概説し、3章で船腹調整事業とその影響、4章で『次世代内航海運ビジョン』の骨子とその評価、5章で、内航海運の新たな役割として、について概説し、6章を結語とする。

2. 内航海運業界の業況

2-1 内航海運の市場規模

国際物流における海運業界の役割の大きさは十分予想されるが、国内物流においては、内航海運の役割はそれほど大きくないように思いがちである。

しかしながら、周囲を海に囲まれているわが国は、他の先進諸国と比較しても内航海運の物流輸送に占める割合は非常に大きい。トンキロベースでの輸送分担率^{*2}は41.1%(2000年度)となっており、わが国国内物流に欠くことのできない輸送手段となっている(Fig. 1)。

ちなみにEU域内では内航海運の輸送分担率が40.6%あるものの、米国では9%にすぎない。さらに米国では河川や湖を利用した内陸水運がほとんどであり、ほとんど海上輸送の日本と対置される。またEUでも4%が河川、湖沼を利用した内陸水運が占め、海上輸送は36%となっている。

2-2 船種毎の船腹量

内航海運においても、輸送する財の種類によって

* 1 フェリー事業についての業況と規制緩和動向は本書の範囲を超えるが、フェリー事業に関しても需給調整廃止の原則に伴い、2000年10月より、参入規制が航路毎に従来の免許制から許可制に緩和され、運賃規制も、全ての運賃・料金(割引を含む)が認可制から届け出制に緩和されている。

* 2 総輸送量に占める割合。

* 3 ロールオン ロールオフ船の略。車輛が自走または牽引でそのままの姿で船に乗り込める構造の船舶。

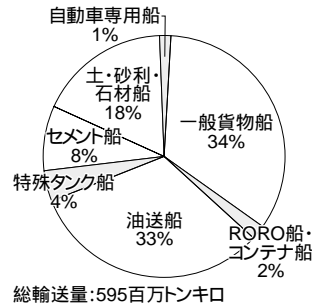


Fig. 2 船種毎の総輸送量(2001年度)²⁾

さまざまな船舶の種類(船種)が存在する。例えば石油は石油タンカーで運ぶように、セメントや自動車の輸送も専用船を用いて行われる。これらを区分して船種毎の輸送量を示したのがFig. 2である。このなかでLNG船などは総称して特殊タンク船、土木・建設資材の運搬を専門的に行う土・砂利・石材船が統計上別々に区分されている。一般貨物船とは、鋼材などを運搬し、比較的汎用性の高い船舶をいう。

また、宅配便輸送に代表される雑貨輸送は車輛ごと運搬出来るRORO船^{*3}やコンテナ船で行われる。一般貨物船の利用も含めた雑貨輸送の占める割合は、内航海運業界において11%程度(1999年度・輸送トンキロベース)となっている。雑貨輸送はRORO船とカーフェリーが代替的なサービスを提供し、競合関係にある。カーフェリーが安全基準の面から船舶のコストが高くなるというデメリットがあるのに対して、輸送分担率上道路に分類されているように、荷役料がかからないというメリットがある。それに対して、RORO船は安全規制の面からの船舶のコストが低いのに対して、荷役料が別途必要になる。輸送業者は両者のメリット・デメリットを比較して、どちらを選択するかを検討することになる。

2-3 内航海運の産業構造

船舶による海上物流は、大規模・長距離輸送に優位性があるため、産業基礎物資の輸送や拠点間物流が中心となる。よって、荷主たる輸送サービスの需要者も鉄鋼メーカーや自動車の完成車メーカー、石油の元売り業者等の大企業が大半を占める。そのため、輸送サービスの供給者たる内航事業者は大企業の下請的な地位を占める。他の産業でもみられるような日本的系列関係がここでも見受けられ、固定的な取引関係が存在する。

特に、汎用性に乏しいセメント船は各セメントメーカーが長期にわたるコスト保証を行い、系列的な

色彩がつよい。そのため、セメント専用船は、船腹調整事業及び、それに連なる暫定措置事業の対象外となっている。

それに対して、石油タンカーは各元請け業者間の輸送の代替性が高いことや石油の輸送需要が夏季にくらべて冬季に増加するという季節性があるため、変動部分の輸送を中心に、固定的な関係が希薄になっている。

ところで、海運業は、荷物の運送契約を荷主と締結し、その履行を行うオペレーター(運送事業者)と、オペレーターと契約しオペレーターに自社船の貸渡し^{*4}を行うオーナー(貸渡業者)に分けられる。オペレーターについては、荷主の子会社を中心に荷主から直接契約を得る元請けオペレーターと、元請けオペレーターから仕事を得る二次受け、三次受けオペレーターが重層構造をなす。オペレーターに用船を行うオーナーもオペレーターとの継続的な取引関係にあり、一見すると非常に複雑な重層構造をなしているように見える。オーナー、オペレーターの事業者数と事業規模をTable 1に示す。

このようなオーナー・オペレーターの区分は外航海運でもみられる一般的なものであるが、内航海運業界では、オーナーとオペレーターの資格が法的に区別されてきた。これはいわゆる経済的規制に属し、後述するように、撤廃する方向で現在検討中である。

系列的な色彩が強い当産業ではあるものの、財の代替性を鑑みると、用船や運賃市場に電力の卸売市場のようなマーケットを導入することも、経済学的には検討に値する。中間財取引において、純粋な市場取引と系列的取引のどちらが当業界に望ましいかは、財の取引特殊性等に依存する。内航海運の場合、両者の境界的な側面を持ち、どちらが望ましいかは産業組織論的に興味深い研究課題である。

荷主がオペレーターに支払う報酬を運賃といい、用船に伴ってオペレーターがオーナーに支払う報酬を用船料という。オペレーターとオーナーの用船契約は3年程度の長期契約が主体となっている。

しかしながら、同一船種や輸送する財が同質の場合には基本的に同質なサービスが提供されており、競合他社の運賃、用船料を全く無視した運賃・用船料が設定されることはあり得ない。固定的取引関係といっても常に潜在的な競争圧力にさらされており、用船料の改定も比較的頻繁に行われる。そのため、個々の取引はたとえ固定的であっても短期的にもコンテストナブルであり、価格水準に関しては類似取引

Table 1 オーナー、オペレーターの業者数と企業規模

	業者数		所有船舶	
	(者)	(隻)	GT(万トン)	
オペレーター	700	1,600	170	
オーナー	2,300	3,400	190	
複数隻所有	700	1,800	140	
1隻所有	700	700	32	
生業的オーナー	900	900	18	
計	3,000	5,000	360	

出所)参考文献3)より。2000年度末概算値。

注)オーナーは休止事業者やマンニング事業者を除く。またGTは総トンの略で、船舶の一般的な大きさを表す。これに対して積載量を表す指標として重量トンDWも用いられる。

と極端な相違は生じない。また、石油タンカーでの輸送に代表されるように、オペレーターも需要の変動に対応するため、需要の全てを自社船や自社系列のオーナーで対応せず、一部を他のオペレーターやオーナーに依頼している。この際の運賃や用船料は市況で決定される。

このように、当産業の輸送サービスの市場は固定的な個々の元請け関係があるものの、売り手も買い手も多数存在する完全競争市場とみなして大きな間違いはない。よって、運賃・用船料も、コストを基準とし、その上で需給を調整するように決定される。そのため、需給が切迫すると運賃・用船料が上昇し、内航事業者に超過利潤が増加する。それに対して、船舶が過剰になり需給が緩慢になると運賃・用船料が低下し、内航事業者に超過損失が発生する。

このような完全競争的、少なくともコンテストナブルな業界において、経済的規制は全く必要がない。特に、Table 1に示されているように、現在中小零細業者の総船腹量に占める割合は非常に小さくなっている。特にオーナーの中でも家族経営の生業的オーナーを300総トン未満の船舶1隻のみ所有するオーナーと仮定すると、その総船腹量に占める割合は5%にすぎない。このような状況をふまえ、規制緩和の一環から、1998年に船腹調整事業が廃止されたのに続き、2002年に『次世代内航海運ビジョン』が策定された。これは、過去の遺物でしかない経済的規制の撤廃、ならびに社会的規制の改革を計るものである。

しかしながら、当業界においては、船腹調整事業という業界の設備調整カルテルが1966年から30年以

* 4 船員も含め、船舶を運送用に貸し出すこと。

上にわたって存続しており、それが業界に与えた影響も少なくない。次節では船腹調整事業の概要とその影響について述べる。

3. 船腹調整事業とその影響

3-1 船腹調整事業の概要

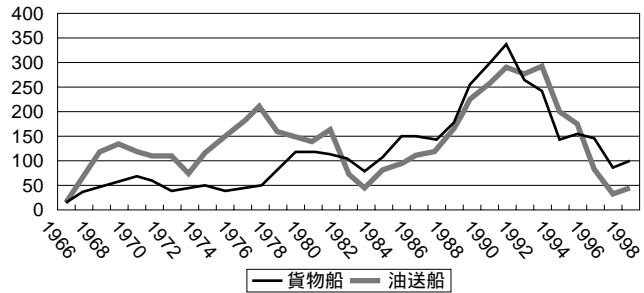
船腹調整事業は、スクラップアンドビルド(S&B)事業とも言われ、船舶の設備調整に関する業界内のカルテルである。40年不況当時、当産業では木船から鋼船への転換期に重なり、船齢の上昇と過剰船腹の問題が深刻化していた。業界はその状況に対処するため、この船腹調整事業を導入した。船腹調整事業とは、船舶の建造には内航海運総連合会^{*5}が定めた比率(これを引当比率という)に基づいて、一定量の船腹を必ず廃棄することを定めた業界の自主規制である^{*6}。

新規に船腹を建造するためには引当比率に従い、船舶を一定量廃船しなければならないため、内航海運総連合会が引当比率を操作することで、市場全体の船腹量をコントロールすることができる。

さらに、船舶を大型化したり隻数を増やしたりすることで企業規模を拡大する場合や、引き当て比率が1以上の下で、自社船の船腹量を一定に保持し、企業規模を維持しようとする場合、自社船のスクラップだけでは必要スクラップ量を補うことができない。この場合、当業界では他社の船舶のスクラップを流用することが許され、スクラップ(権利)を購入し、それをもとに新造船を建造することが一般的となった。その結果、スクラップ自体が引き当て営業権(以下、引当権)として債権化され、廃船した業者と新規建造する業者の間で売買される引当権の取引市場が成立した。市場はブローカーが仲立ちする競争的な金融市場となっていた。一言で言うと、設備調整カルテルという経済的規制に加えて、tradable permitsつまり、二酸化炭素等の排出

* 5 当産業の事業者組合で、一般の業界団体に相当。

* 6 当初は独禁法適用除外カルテルとされた。



注) 貨物船は千円/DW、油送船は千円/立米。
出所) 内航ジャーナル調べ。

Fig. 3 引当権価格の推移

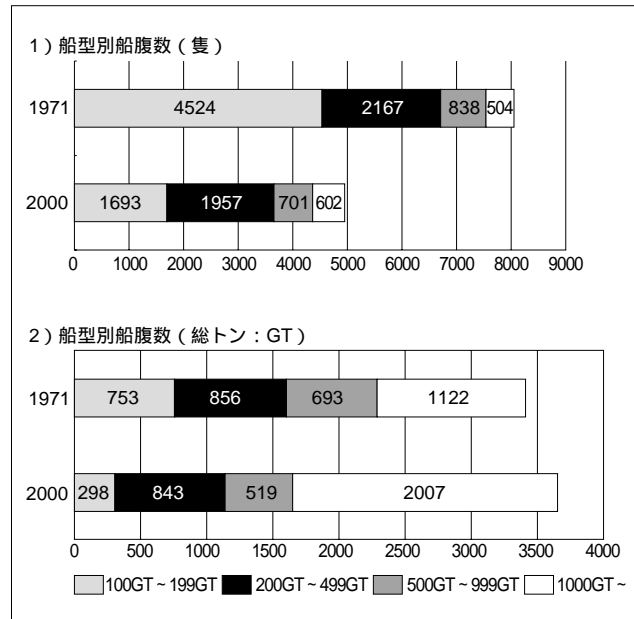


Fig. 4 船型別船腹数・船腹量³⁾

権 (tradable emission permits) の一種が取引が行われてきたといえる。内航船のうち、代表的な油送船と一般貨物船の引当権の推移をFig. 3に示す。

各企業は、退出する場合、既存業者に引当権を販売することができるため、引当権は退出者への補助金となり、退出促進策として機能した点が指摘できる。

これは、事実上無限責任が適用され、容易に退出できない中小零細業者、特に生業的オーナーと呼ばれる家族経営の船主が退出する際の債務返済に寄与し、それらの退出促進によって、当該市場の機能を円滑にしてきたという意義が認められ得る。実際、Fig. 4に見られるように、船腹調整事業の導入時期の1971年には、主に中小零細業者が所有する200総

トン未満の小規模船舶が、総トン数においても総船腹に占める割合が22%と大きい。これは8%に低下している現在と比べて、かつての船腹調整事業の妥当性の大きさを示すものである。

なお中小零細業者が無限責任に近くても、それで自己責任原則が免除されるわけではない。ここで退出補助金の経済的な評価は、退出補助金がなく、無限責任により退出できない業者が存在した場合、たとえ供給過剰により運賃・用船料が低下したとしても、退出が生じず供給過剰が解消されない結果、価格の調整機能が損なわれることを防止するという点に求められる。

それに対して現在では、船腹調整事業導入当初に比べ、Fig.4やTable 1に見られるように、零細業者の数は少なくないものの、全体の船腹量のうち1隻のみを所有するオーナーの所有船腹は総トン数ベースで全体の14%(6% + 8% = 14%)に過ぎない。さらに、300総トン以下の船腹を1隻のみ所有する生業的オーナーに絞ると、総トン数ベースで全体の5%程度のシェアしかない。よって、中小零細業者の市場への影響は小さくなっており、市場機能の補完という点での船腹調整事業の存在意義は消失した。規制緩和の流れを受け、船腹調整事業は1998年5月に廃止され、直後から暫定措置事業に移行したことはこのような点からも必然だったといえる。

3 - 2 船腹調整事業の与えた影響

前述のように、船腹調整事業の下では、建造量を確保するためには引当比率によって定められたスクラップ量が必要となる。引当比率(=スクラップ量/建造量)が大きければ、建造の際に余計にスクラップが必要となり、結果として市場の船腹量が減少する。それに対して、引当比率(=スクラップ量/建造量)が低く設定されれば、市場の船腹量の減少幅が低下したり、さらには船腹量の増加につながる。このように引当比率を操作することで、当該市場における船腹量がコントロールされる。

当然、船腹調整事業が存在しない自由市場でも建造と同時にスクラップが行われる。仮に引当比率が自由市場での船腹のスクラップ量/建造量比率に全く等しければ、自由市場と全く同等の船腹量が実現されるため、当該事業による市場への影響は発生しない。逆にいえば、事前に決定する引当比率が自由市場でのスクラップ量/建造量比率と異なるならば、必ず当該事業の効果が発現されることを意味する。引当比率を高め設定するならば、いわゆるカルテ

ル効果が発現され、船腹過剰の解消や当事業者への超過利潤をもたらす。

反面、自由市場での船腹のスクラップ量/建造量比率に比べて引当比率が低く設定されれば、船腹量が必要船腹量に比べて過大になり、運賃・用船料が低下する。

このような船腹量の変化に伴う業界の利潤動向が引当権の価格に反映されることになる。引当比率がきつめに設定されていると、運賃・用船料が上昇し、消費者にとってマイナスとなる反面、当事業者の超過利潤が増加し、引当権価格も上昇する。それに対して、引当比率が低く設定されると、運賃・用船料は低下し、消費者にとってプラスとなる反面、業界の利潤は低下し、引当権価格も低くなる傾向にある。いずれの場合でも自由市場と異なるため、厚生損失(死荷重)が発生し、望ましくない。

このような超過利潤と引当権価格の関係をを用いると、引当権価格から当時の業界の収益動向を推定することが出来、実際に当該市場が船腹調整事業によってどの程度自由市場と乖離しているかが明らかになる。以下では、引当権価格を用いて内航事業者の収益動向、ひいては当該市場の自由市場との乖離の度合いについて定量的に示す。

各期の内航事業者の収益動向をみる場合、引当権価格はその期の収益性だけでなく、業界の将来の収益性見込みを織り込んで形成されているため、将来の収益性見込みの部分金利裁定式を用いて分離する作業を行う必要がある。

簡単な金利裁定式を用いると合理的期待の下、当業界の t 年における超過利潤(マイナスならば超過損失)を π_t 、 t 年の期初における引当権価格を P_t^* とし、利率 i の下以下の金利裁定式が得られる。

$$P_t = P_{t-1} + \pi_{t-1} - i P_{t-1} \quad \dots(1)$$

(1)式の i は引当権価格分 P_t を仮に金融資産に投資した際の利率に相当する。よって、左辺は引当権価格分 P_t を仮に金融資産に投資した際の利子収入となる。それに対して、引当権を購入した場合、それを用いて内航海運で操業したことで得られる利潤もしくは損失と来期つまり $t+1$ 期の価格と今期の価格との差額が引当権価格の値上がり益として得られる(引当権価格が低下しているときは損失)。よっ

*7 ここでは合理的期待を仮定し(予想引当権価格=実現引当価格)としている。

て、左辺は引当権を購入することで得る純収益を表している。

引当権が純粋な金融資産と仮定すると、裁定によって両者は一致し、(1)式が成立する。実際に引当権が純粋な金融資産と見なせるかどうかは議論の余地がある*8。ただし、このような金利裁定圧力は銀行からの借り入れ金利などを通しても行われるため、趨勢として、内航海運業界の利潤動向を見る上で十分参考になる。この式の引当権価格、や利率*i*より統計上明らかでない、を逆算することができ、

$$P_t = (1+i)^{-t} \cdot P_{t+1} \dots (1)'$$

を得る。この、を一般貨物船、タンカーそれぞれで長期的にあらわしたのが次のFig. 5となる。

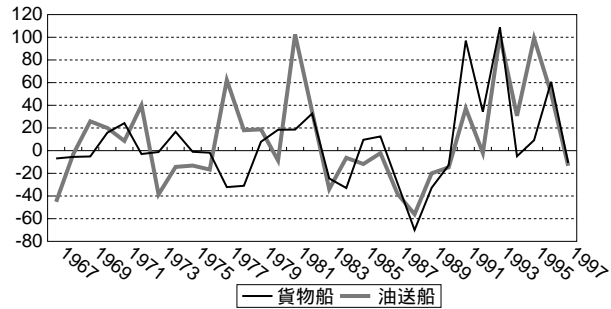
Fig.5で超過利潤がプラスなら業界に超過利潤がでており、供給抑制効果が働いている反面、マイナスなら業界に超過利潤がでており、供給抑制効果が働いていない。先ず一般貨物船につ

いては、バブル期の超過利潤が非常に大きいものに対して、80年代前半までは超過利潤を得ていない時期も多く、供給抑制効果の発現が遅れているように見える。

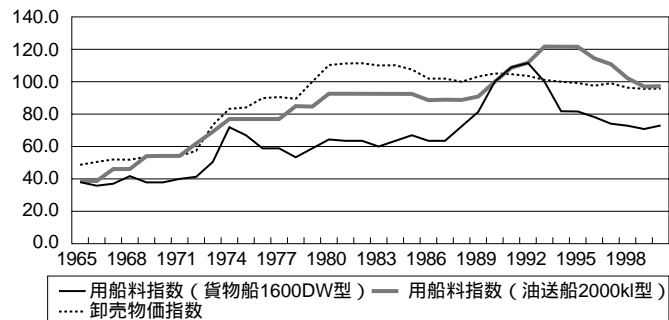
それに対して、石油タンカーでは既に70年代後半にはバブル期と同等の利潤を得ている時期がある反面、80年代に入ると超過利潤がなくなり、再び90年代に超過利潤が発生していることがわかる。つまり、石油タンカーの場合、船腹調整事業の供給抑制効果が70年代後半には既に現れているものの、再び悪化し、その後90年代に大きな超過利潤を得ていることになる。

このように一般貨物船とタンカーとの超過利潤の推移は比較的相関しているが、異なる要因の一つとして船腹調整事業の直後二層甲板船の普及があげられる。というのは、船腹調整事業や暫定措置事業では、重量トン(DW)や立米といった輸送能力に準拠した値を基準として引当比率が設定されている。しかしながら、船腹調整事業導入当初は総トン単位で

* 8 参考文献4)では引当権価格が、内航業者内の裁定活動のみで決定される場合、理論価格より引当権価格が低下することが示されている。



注) 貨物船は千円/DW、油送船は千円/立米。利率はコールレートの年間平均。
Fig. 5 石油タンカー・一般貨物船の超過利潤推移



出所) 用船料は内航ジャーナル調べ。卸売物価指数は日銀ホームページの資料をもとに作成。

Fig. 6 用船料の推移

引当比率が設定されていたため、同じ総トンでもより多く荷物を運ぶ船が好まれ、同じ総トン数で2倍近くの荷物を運ぶことができる二層甲板船が開発された。結果として、総トン数を一定に保ったとしても、実質の輸送能力は2倍になってしまったという経緯を持つ。現在でも、199GTの貨物船は400DW~600DWの荷物を積載することができ、299GT、499GTといった船舶も二層甲板船ならば、輸送能力は総トンの2倍を超える。

結果として、一般貨物船では70年代に長期にわたって供給過剰が継続したと考えられる。さらに、中泉*8で示されるように、将来の引当権の上昇を見こして、退出を遅らせた業者が存在したことも要因としてあげられる。

当然のことながら、引当権価格は、将来にわたる超過利潤の割引現在価値であり、これが常にプラスで推移していることは、船腹調整事業の継続期間内をトータルすると、一般貨物船においても超過利潤が平均してプラスであるということを示している。80年前半までの船腹過剰を鑑みると、90年代前半の超過利潤が大きかったかは想像に難くない。これは、Fig. 6に示されている用船料の推移にもあらわれて

いる。バブル期は資産インフレの中、物価水準は安定的に推移していた。卸売物価指数(WPI)をみると、85年以降100前後で変化していない。にもかかわらず、用船料は貨物船の指数で87年の63.6から92年の111.8まで75%、油送船で、87年の88.5から94年の121.5まで37%も上昇している。

3-3 暫定措置事業への移行とその効果

このようなバブル期の運賃・引当権価格の高騰が批判されたことにより、92年以降、船腹の増加措置が行われた。しかしながら、皮肉にもその直後にバブル崩壊による輸送需要の低下が内航海運業界を直撃した。これに一連の規制緩和の流れも働き、1998年5月には船腹調整事業は終了することとなり、暫定措置事業に引き継がれた。暫定措置事業では、引当比率の設定による船腹量の調整を行うものではなく、単に退出する際にスクラップ分の交付金が支出され、新たに建造する際に納付金を払うことが原則となっている。

一見すると暫定措置事業と船腹調整事業は全く異なるように見えるが、市場の相互作用を考慮すると、納・交付金額と引当権価格が経済学的に同等の効果を持つことがわかる。すなわち、船腹調整事業では、引当比率の設定により引当権価格や船腹需給が決定されるのに対して、暫定措置事業では、納付金や交付金額を所与として、当該事業者が船腹の建造、退出を決定し、その結果船腹需給が決定されることになる。このとき、納付金額と引当権価格が同じならば、退出の決定が等しくなるため、実現される船腹需給も等しくなる。

- ・ 船腹調整事業
引当比率の設定 船腹需給 引当権価格
- ・ 暫定措置事業
納付金(交付金) 企業の退出行動 船腹需給

引当権価格が将来の超過利潤の流列に対応しているため、引当権価格が高いほど超過利潤が大きく、自由市場からの乖離による歪みも大きくなるため、交付金や納付金額が引当権価格に比べて小さければそれだけ自由市場に近づいているということが言える。

Table 2は引当権価格の平均と納付金額を比較したものである。これを見ると、一般貨物船、石油タンカーともに引当権価格に比べて納付金額が低くなっている。さらに、石油タンカーの納付金額は、引

Table 2 引当権価格と交・納付金額の比較

	引当権価格(期間内単純平均)			交付金(納付金)
	1969~1998	1979~1998	1988~1998	1998年度
一般貨物船	129	166	204	110(125)
油送船	147	151	188	60(75)

注) 貨物船は千円/DW、油送船は千円/立米。納付金・交付金は原則1年ごとに、ともに5,000円ずつ漸減。

当権の平均価格の半額以下にしかならず、その低下幅が著しい。

納付金額の設定自体は合理的かつ連続性を担保するように前期の引当権価格に基づいて決定されている。そのため、引当権価格と比べた、交付金・納付金額の低下は、意図的なものではないにしろ、船腹調整事業から暫定措置事業への移行が単なる移行措置としてだけではなく、より自由市場に近づいたことを意味し、望ましいといえる。ただし、価格の変動が大きい石油タンカーでは緩衝的機能という意味では暫定措置事業の効果は小さい。

なお、石油タンカーは、もともと船腹調整事業による船腹量抑制効果が比較的機能しており、比較的超過利潤を享受していた状況から急激に自由市場に近づいたことで、船腹の過剰感や業界の超過利潤の低下が顕在化した。

加えて、石油タンカーは荷主自体の物流統合化で、実質的な買い手の独占力が強まり、買い手独占的な要素を持つ可能性も考えられる。しかしながら、その効果を定量的・実証的に得るのは難しく、今後も検討を要する*9。

4. 『次世代内航海運ビジョン』に見られる規制改革

生業のオーナーを中心とした中小零細業者のシェアが十分小さくなった現在、内航海運業界が競争的な市場であり、経済的規制は不要であることは明らかである。しかしながら、既に終了した船腹調整事業だけでなく、現在においても参入規制などさまざまな規制が存続している。

これらは自由市場で不要だけでなく、当業界の既得権益として働いているとも思えない無用の長物

*9 一般に買手独占が発生した場合、運賃が低下するため一見すると経済的に望ましいように見える。しかし自由市場に比べて需要を意図的に低下させることで運賃を下げているため、自由市場に比べて供給量が低下し、経済厚生は悪化し、望ましくない。

が多い。2002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策定した『次世代内航海運ビジョン』はこのような過去の遺物を一掃し、業界の健全性を内外にアピールするための規制体系の構築をねらいとするものと評価できる。

『次世代内航海運ビジョン』では

- ・健全かつ自由な事業活動を促す市場環境の整備
- ・効率的で安全かつ環境に優しい輸送サービスの構築

を柱として、経済的規制の原則廃止、社会的規制の規制改革の方向を打ち出している。国土交通省の「内航海運制度検討会」、その下部委員会である「内航海運制度検討会事業規制ワーキンググループ」等において、ビジョンの実現に向けたより具体的な検討が行われた後、第159回国会に「海上運送事業の活性化のための船員法等の一部を改正する法律案」として提出される。実際にビジョンが法制化の手続きを経て実現されるまで、修正される部分があることを指摘した上で、『次世代内航海運ビジョン』の指針とその後の制度検討会での議論を経済学的に整理する。以下では経済的規制の緩和と社会的規制の規制改革に分けて整理し、業界の将来性にかかわるモーダルシフトや静脈物流については節を改めて述べる。

4 - 1 ビジョンに見られる経済的規制の緩和

まず、『次世代内航海運ビジョン』の具体化策として検討されている経済的規制の緩和として、以下があげられる。

オペレーター、オーナーの事業区分の廃止
業界内の事業区分に法的な根拠を与えていたオーナー（内航船舶貸渡業）・オペレーター（内航運送業）の事業区分の廃止

参入規制の大幅な緩和

100総トン以上の船舶を所有する業者について、許可制から登録制にすること

最高限量・標準運賃設定の廃止

それに伴う適正船腹量の告示制度の廃止

その他

運送約款の作成。船舶管理会社形態の導入。営業報告書の提出。公正取引委員会とも連携し、優越的地位の乱用の防止など事後的な競争政策の充実等

このうち、経済学的に最も重要な規制緩和は参入規制・需給調整にかかわるものである。まず、参入規制の緩和に関しては、100総トン以上の船舶を所有する業者について、許可制から登録制に移行することが示されている。

また、現行規制では、オーナーたりうる要件として、所有船舶が3隻、もしくは所有船腹量が900総トンないし1800重量トンの所有船舶が要件とされている。しかし、現実にこの要件を満たさないオーナーが72%も操業しており、事実上の参入規制による既得権保護となっている。

そのため、100総トン以上の船舶を1隻のみ所有することを所有船舶の要件として大幅に緩和することが適切である。実際、事業規制ワーキンググループが提出した中間報告でもこの規制緩和が示されている。

次に、需給調整の廃止に関連して、最高限量の設定・標準運賃の設定も廃止されるべきである。加えて需給調整につながる適正船腹量の告示制度も廃止が適当である。これらも上記中間報告で、廃止する方向が示されている。

その上で、規制当局のみならず一般的なアカウントビリティの向上のため、当該産業の業況や収益動向、需給動向を統計的に把握し、開示していくのは有意義なことであると思われる。よって、純粹な統計把握の観点より、営業報告書の提出等が検討されている。

こうした需給調整の廃止、参入規制の事実上の撤廃が施行されれば、内航海運業界の規制緩和はほぼ達成されたと言ってよいだろう。特に、標準運賃の設定については、トラック業界では廃止することができず、それと比較しても内航海運業界における規制緩和は特筆すべきものとなる。

最後に脚注*6で述べたように、一般に買手独占が発生した場合、経済厚生は悪化し、売り手の下請け業者だけでなく社会全体で望ましくない。しかしながら、買手独占は最終財の価格を下げる効果があるため、独占禁止法で対処しにくいという問題がある。より一般的にも国際的な企業再編にともなうアセンブラメーカー等の大企業の独占力が強化される傾向にある現在、買手独占による経済厚生の悪化を防ぐ手段の研究が今後の課題である。

4 - 2 社会的規制の見直し

安全・環境に関しては、外部性や情報の偏在の問題によって、市場の失敗が生じるため、自由市場にのみ任せていると問題が深刻化する可能性がある。このような分野では政府が市場を補完するため、何らかの規制を行うことが正当化される。このような規制を総称して社会的規制という。内航海運業界においては、輸送の安全確保、環境対策、船員の職場

環境や船員教育といった分野が当てはまる。

このような分野に関して適切な規制を課すことは当然正当化されるものの、社会的規制の遵守の際にも経済的規制同様、必然的になんらかのコストがかかる。そのため、社会的規制といえども過度な規制は社会的コストの増長をまねき、経済の非効率性を拡大させるため、技術水準などを考慮して適切に制度設計することが望ましい。

『次世代内航海運ビジョン』でもこの点が考慮され、社会的規制の設定だけでなく、その規制改革についても言及されている。具体的には、

船舶の性能・構造要件に関する規制の見直し

技術革新に伴う社会的規制の見直し

安全評価手法の構築

船舶管理規程(仮称)の作成

等が盛り込まれている。特に構造要件(スペックの規定)から性能要件(機能要件)への移行は、技術利用の柔軟性を促進する意味で高く評価できる。また、安全評価手法の構築についても、費用対効果を考慮した社会的規制の評価と制度設計が行われるという点で、政策評価の観点からも望ましい方向である。

5. 内航海運の新たな役割

このような規制緩和は、当産業の事業者に対して、規制の枠にとらわれないより柔軟な経営機会を提供することとなる。結果として、従来から国内物流に重要な役割を担ってきた内航海運業界の更なる活躍を予感させる。最後に内航海運業界の新たな役割について、『次世代内航海運ビジョン』でも重要視されている地球温暖化対策としてのモーダルシフトと静脈物流について述べる。

5-1 モーダルシフト

内航海運は、営業用普通トラックと比較して、単位当たりの二酸化炭素排出量が5分の1で、環境全体の面で優れた輸送特性を有している。

このため、自動車による輸送が主体となっている雑貨輸送の分野を中心に、RORO船、フェリー、コンテナ船による輸送への輸送モードの転換を進めてきている。これをモーダルシフトと呼んでいるが、内航輸送貨物に占める雑貨の割合は2割、また、雑貨輸送における内航海運のシェアは18%であり、今後増加する余地を残している。

現在、地球温暖化防止のため、物流部門においても二酸化炭素削減に迫られており、内航海運の活用が再び脚光を浴びている。国土交通省でも新たな補

助金制度を設け、二酸化炭素の削減に向けた施策を行ってきている。

5-2 静脈物流

静脈産業の市場規模は急激な拡大が予想されており、1997年24.7兆円であったものが、2010年には40兆円にまで拡大すると予想される。こうした中、スピードよりも低コストが求められる静脈物流の特性から、内航海運を活用することが望ましい。現在、国土交通省では、港湾の利用のための制度整備などが進められている。

6. 結語

ここでは、輸送分担率の41%を担い、国内物流に欠くことのできない内航海運業界の現状について、規制改革の動向を中心に解説した。かつて家族経営主体の零細業者が産業の中心的役割を担っていた時期に導入された船腹調整事業を含む経済的規制は、企業経営が浸透するとともに形骸化しており、規制改革が早急の課題となっていた。1998年に船腹調整事業が暫定措置事業に移行したのを皮切りに、参入規制の事実上の撤廃など、現在『次世代内航海運ビジョン』に基づいた規制改革が行われている最中である。このような規制改革が、経済的規制に伴う厚生損失の大幅な軽減につながってきていることは本論文で指摘したとおりである。

今後、より透明性の高い競争環境への転換によって、当産業の更なる活性化が見込まれる。そのためにも、『次世代内航海運ビジョン』の実現はいうまでもなく、適正な取引環境の整備のための事後的な競争政策の拡充等も重要となる。こういった改革の結果、モーダルシフトや静脈物流への進出も含め、内航海運業界のさらなる躍進が期待されよう。

参考文献

- 1) 環境負荷の小さい物流体系の構築に向けた検討会『調査報告書』国土交通省政策統括官付、2003年
- 2) 国土交通省海事局国内貨物課『内航海運ハンドブック(2003年版)』成山堂書店、2003年
- 3) 次世代内航海運懇談会『次世代内航海運ビジョン~21世紀内航海運を目指して~』国土交通省海事局、2002年
- 4) 中泉拓也「引き当て営業権価格に基づく日本の内航海運業界の理論的考察」『交通学研究 - 1999年研究年報』日本交通学会、pp.75-85、2000年