

カボタージュ規制と内航海運業

石 田 信 博

目 次

I はじめに	IV 航空輸送におけるカボタージュ規制
II カボタージュ規制の意義	1 航空のカボタージュ
1 産業の保護と育成	2 EUの航空カボタージュ規制
2 雇用の確保	3 オーストラリアとニュージーランドの航空カボタージュ規制
3 安全保障	V カボタージュ規制緩和の効果
III カボタージュ規制の動向	1 カボタージュ規制緩和の背景と目的
1 各国の動向	2 カボタージュ規制緩和が内航海運へ及ぼす効果
2 オーストラリアのカボタージュ規制緩和	IV む す び
3 ニュージーランドのカボタージュ規制緩和	

I はじめに

国内港湾間の貨物・旅客輸送を自国籍船に限定するという、いわゆる海運カボタージュ規制は多くの国々において実施されている、国際的に容認された制度である。現在では、アメリカをはじめアジアの国々においても依然としてカボタージュ規制が堅持されている。

日本においては、船舶法第3条において、国内の各港間の輸送については、国土交通大臣の特許を受けたとき等を除いて、日本籍船によって行わなければならないことが規定されている。カボタージュ規制は、自国の海運業ならびに船員を安定的に維持し、また、国内輸送を安定的に行うという観点のもとで、多くの国々において実施されてきたのである。

その一方で、1990年代に入ると、EUの国々やオーストラリア、ニュージーランドなどにおいて、カボタージュ規制を緩和または撤廃し、外国籍船による国内輸送を認めるケースが現れている。

日本においては、2002年以降に東京都、横浜市、福岡市等が、構造改革特区構想に対応して、各都市の港湾と国内他港湾との間の外航コンテナ輸送について、外国籍船による輸送を認める

[キー・ワーズ]

カボタージュ, 内航海運業, 規制緩和

要望を提出した。例えば、横浜市の要望は、スーパー中枢港湾として、躍進著しいアジア諸港湾との競争力を発揮していくためには、外航フィーダーに対抗しうる内航ネットワークの強化が喫緊の課題であるとして、内航海運への支援策の一つとして、カボタージュの規制緩和を求めている。

沖縄県の場合は、1997年の「産業・経済の振興と規制緩和等検討委員会」において、全県自由貿易地域の形成と関係して、那覇・本土間の航路を外航扱いすることが検討されたのをはじめ、2001年には石油企業に特化したサブ・ゾーンの指定と石油タンカーに限定したカボタージュ規制緩和を検討した。最終的に、沖縄県は、本土と沖縄の間の貨物輸送は外国籍船でも可能とすることを要望した。

そのような中で、2010年3月に国土交通省からカボタージュ規制緩和の発表が行われた。それは、沖縄県に立地する企業の取り扱う貨物について、沖縄県と本土の間の国内輸送を外国籍船にも認めるという内容である。このカボタージュ規制緩和は限定的なものであるとはいえ、長年にわたってカボタージュ規制を維持してきた日本の海運政策は歴史的な転換点に向かえたといえよう。

本稿は、海運におけるカボタージュ規制の意義と代表的な国々の近年の動向、および航空のカボタージュ規制について分析した後、カボタージュ規制の緩和が内航海運に及ぼす効果について、日本の内航を念頭において考察する¹⁾。

II カボタージュ規制の意義

1 産業の保護と育成

国家を豊かにするための産業政策は重大な意味をもつ。周りを海に囲まれる日本においては、海上輸送は物流や貿易などにおいて極めて重要な役割を担っていることから、内航海運業を保護し、育成することが必要であった。

日本においてカボタージュ規制を行う意義の一つは、内航海運業の保護・育成にある。内航海運の保護政策は、内航海運業だけでなく、外航海運業や港湾産業などにも大きな影響を与えているのである。

2 雇用の確保

日本では、カボタージュ規制によって、内航海運は日本籍船に限定されている。また、日本籍船には日本人を配乗させなければならないことから、日本人船員の雇用確保が担保される²⁾。

1) 本稿は、筆者の所属する内航海運研究会が実施した研究、「カボタージュ規制について」（「財団法人内航海運安定基金」2010年度調査委託研究）の成果の一部に加筆したものである。

2) 船員が日本人であることは、1996年閣議決定「雇用対策基本計画」による。

船員の労働は特殊な要素が含まれる³⁾。海上の孤立した状況において、自己完結型の労働を強いられるのである。また、労働の場が生活の場にもなることから、船員だけで解決しなければならない問題も多く、他産業の労働者とは異なる特殊な能力が求められると考えられている。

そのために、船員を養成するには比較的長い時間がかかるとされ、船員は計画的に養成する必要があった。カボタージュ規制は船員の需給調整を行うことを可能にしたのである。

3 安全保障

1) 経済安全保障

内航海運は、基礎資材輸送の重要な担い手であり、また生活物資の輸送にも貢献している。カボタージュ規制の緩和は、それらの輸送を主権の及ばない船舶に委ねることになる。カボタージュ規制を維持することは、日本の経済的な安全保障を担保するのである。

2) 非常時の安全保障

内航海運は、国民保護法にもとづいて指定された、有事における特定事業者に対する内航輸送の従事命令の受け皿になっている⁴⁾。すなわち、有事の際に住民の避難や救援、攻撃による災害への対処などにあたるために、内航海運事業者が指定されている。

また、海上輸送法によっても、災害の救助や公共の安全のために航海を命令される立場にあり、日本内航海運組合連合会と5つの海運組合は大規模災害時の輸送について地方自治体に協力することを取り決めている。さらに、テロ行為や領海侵犯などについても、海上保安庁と協力することになっている。

内航海運は、災害や防衛といった有事における安全保障を担っているのである。

3) 船舶航行の安全保障

日本の沿岸海域は狭隘で、多数の船舶が輻輳する箇所が多い。それらの海域では、海流も複雑で、操船が非常に難しい。海難事故も多数発生している。

カボタージュ規制が緩和され、外国籍船や外国人船員が多くなれば、海難事故が多くなることが懸念される。カボタージュ規制は船舶航行の安全も保障しているのである。

III カボタージュ規制の動向

1 各国の動向

1) 日本

現在は主要国の多くにおいてカボタージュ規制が実施されている⁵⁾。

3) 船員問題研究会（1987）を参照。

4) 野口杉男（2010）を参照。

5) 各国のカボタージュ規制については、山本雄吾（2007）、長谷知治（2010）を参照。

日本においては、外国籍船の沿岸輸送が禁じられている。沿岸輸送用の船舶には日本人船員の乗船が義務化されており、日本人だけが沿岸輸送用船舶を所有できる。

しかし、2010年3月には沖縄県の特別自由貿易地域または自由貿易地域等で製造された貨物を日本船社が運航する外国船に限定して輸送できるというカボタージュ規制緩和が発表された。

2) アメリカ

アメリカでは、Jones Actによりカボタージュ規制が実施されている。アメリカの沿岸輸送は、アメリカで建造され、アメリカ国民が所有し、アメリカ船員が乗船する船舶のみが行える。

3) EU

EUでは、1993年以降EU加盟国間においてカボタージュ規制が段階的に緩和され、現在では完全自由化されている。これは、EU加盟国は経済的には一つの共同体であり、EU加盟国内の海上輸送はすべて内航海運とみなされるためである。EU非加盟国の船社はEU域内港湾間での輸送を行うことはできない。

ただし、イタリア・スペイン・フランスなどの一部のEU加盟国は、内航輸送に従事する自国籍船または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できるようになっている。

4) 韓国

韓国においては、基本的にカボタージュ規制が留保されている。近年においてはカボタージュ規制が緩和されつつあるが、その影響としての内航船社の経営悪化や非効率的輸送などが懸念されつつある。

5) インドネシア

インドネシアでは、自国船舶の不足により1980年代から外国船社にも内航を解放している⁶⁾。その結果、外国籍船による内航輸送量が増加した。インドネシア政府は、国内海運産業の発展、国内安全保障、経済支援などを理由に、2005年よりカボタージュ規制政策を採用し、インドネシア籍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。

カボタージュ規制の実施によって、2004年に54%だったインドネシア籍船の内航輸送量シェアが、2006年には61%に増加した。2011年には100%を目標としている。

6) オーストラリア

オーストラリアでは、以前はカボタージュ規制が実施されており、外国籍船についてはオーストラリア籍船が不足または不適合である場合に、交通・地域サービス大臣の許可がある限りにおいて例外的に認められていた。しかし、1997年12月に外航海運事業の効率性向上や競争促進を目標に、外国籍船にも沿岸輸送を開放した。

6) 社団法人日本中小型造船工業会・財団法人日本船舶技術研究協会（2010）を参照。

事業免許を得て輸送事業を行う場合は、オーストラリア職場関係法にもとづく賃金体系を適用しなければならないために、外国籍船は航海許可（一度限りもしくは6ヶ月間）による輸送を行う例が多い。

7) ニュージーランド

ニュージーランドにおいては、海運法第198条にもとづいて1995年2月よりカボタージュの自由化が実施された。外国船社による外国籍船が低廉な運賃設定を行えるなど経済効率が良いというのが自由化の理由である。しかし、これにより、ニュージーランド船社は致命的な打撃を受けている。

このように、多くの国々においてはカボタージュ規制が実施されているが、近年においては規制が緩和される傾向がみられる。オーストラリアとニュージーランドのカボタージュ規制緩和について詳しく検討してみよう。

2 オーストラリアのカボタージュ規制緩和

オーストラリアの沿岸輸送は、以前は原則として自国籍船に限られていた。外国籍船による沿岸輸送は、自国籍船が不足する場合や不適合である場合に、外国籍船による運送が公益上望ましいと交通・地域サービス大臣が判断したケースに限り、例外的に認められるだけであった。

1997年12月に1912年航海法が改正された結果、海運カボタージュ自由化が実行された。外国籍船による国内輸送は、交通・地域サービス大臣からの事業免許または許可を得た場合に限り、州際貨客輸送について認められた。カボタージュが自由化された最大の理由は、内航海運事業の効率性向上と競争促進を目指すためである。

現在、オーストラリアでは改正航海法のもとで二つのパターンにより内航海運事業が行われている。一つは事業免許を獲得して運送サービスを提供するパターン、もう一つは期間、航路、貨客を特定した限定的航海許可を得るパターンである。

事業免許を得るにあたっては、①過去1年以内に外国政府から補助金を受けていないこと、②国内港湾で業務を行う間は船員がオーストラリアの賃金体系にもとづく賃金支払いを受けること等の条件が課される。また、事業免許の期間は1年である。

航海許可が認められるのは、①運送コストや船舶調達の観点から免許事業では運送サービス提供が困難である場合、②公益の観点から当該事業の必要性が認められる場合に限られる。許可方式には、一度限り有効である Single Voyage Permit (SVP) と6ヶ月間有効である Continuing Voyage Permit (CVP) がある。

このような条件のもとでは、外国籍船が事業免許を得るためには、賃金体系をはじめとする労働条件をオーストラリア職場関係法にもとづかせる必要があるため、コスト削減メリットは望めない。そのため、事業免許のほとんどは自国籍船であり、外国籍船は航海許可であるケースが多い。2004/2005年における内航海運輸送量に占める航海許可による輸送量のシェアは、

トンベースで24.3%、トンキロベースで26.8%である。このことより、オーストラリア内航海運の4分の1近くは外国籍船によって輸送されていると考えられる。

3 ニュージーランドのカボタージュ規制緩和

ニュージーランドでは、1984年から実施された包括的経済改革プログラムの一つとして、1994年海運法第198条にもとづいたカボタージュ自由化が1995年2月に実行された。外国籍船のカボタージュは、原則として外航航路の一部として国内港湾間を輸送する場合、または既存の航行船舶が存在しない国内航路に限って認められた。国内輸送を外国籍船に認めた主な理由は、外航航路に就航する外国籍船は国内航路において限界費用にもとづいた運賃を設定するので経済効率がよいと考えられたことにある。

現在、外国航路に従事する外国籍船が内航輸送を行う場合には行政手続は必要ない。また、外国籍船が国内輸送のみを行う場合は担当大臣の認可が必要である。2003/2004年における外国籍船の内航海運輸送量におけるシェアは、コンテナ輸送（トンベース）で10%程度、非コンテナ貨物輸送15%程度、輸出入貨物トランジット（コンテナとバルク貨物）が35%程度となっている。

外国籍船参入による内航航路の競争促進は、鉄道と道路輸送にも影響を与え、国内輸送のコストを低減させたといわれている。しかし、その一方で、小さい限界費用のもとで安価な輸送を実行できる外国籍船とは異なり、高コストのもとでの輸送を余儀なくされるニュージーランドの内航船社はカボタージュ自由化によって致命的な打撃を受けている。

IV 航空におけるカボタージュ規制

1 航空のカボタージュ

航空の分野では、カボタージュは同一国内地点間の輸送規制、あるいは同一国内および海外領土間の輸送規制として捉えられる⁷⁾。現在の国際民間航空の枠組みとなるシカゴ条約（1944年）第7条においては、条約提携国はカボタージュを禁止できる旨が記述されている。

シカゴ条約には、空の5つの自由という運輸権を規定した。それは、①相手国の領域を無着陸で横断飛行する自由（領空通過）、②相手国の領域に給油等の目的で離着陸する自由（技術着陸）、③自国領域での貨客を相手国の領域で降ろす自由、④自国領域に向かう貨客を相手国の領域内で積む自由、⑤相手国の領域で第三国の領域に向かう貨客を積み、または第三国の領域で積んだ貨客を降ろす自由（以遠権）、である。シカゴ条約とともに現在の国際民間航空の枠組みを構成する2国間協定においては、多くの場合、第3の自由と第4の自由を第一義的な

7) 航空のカボタージュ規制については、例えば、村上英樹他（2006）を参照。

ものと規定し、第5の自由はあくまでも二次的なものとして扱われてきた。

その中で、国際航空サービスはシームレスに接続されるのが本来の姿であり、世界的な輸送ネットワークの一部分を二次的なものとして規制により細分化することは、利用者のニーズや輸送実態からもかけ離れたものになるとの声が大きくなってきた。米国会計検査院（GAO）は2004年の報告書において空の自由を9つに分類し、航空運送形態の多様化を指摘している。先の5つの自由に加えて、⑥相手国で積んだ貨客を自国を經由して第三国に運送する自由、⑦相手国で積んだ貨客を直接第三国へ運送する自由、⑧自国の国内区間の国内運送を相手国の航空企業に実施させるが、国際運送の延長として国内運送とつながり、国内区間では国際区間からの国際旅客と国内旅客が混在するケース（タグエンド・カボタージュ）、⑨自国の国内区間の国内運送を相手国の航空企業に実施させるが、外国航空会社による独立した国内輸送であるケース（完全なカボタージュ）、という運輸権を規定している。第8の自由と第9の自由はシカゴ条約において禁止されている。しかし、近年の空の自由化の下ではカボタージュの開放が既に行われており、カボタージュ開放がシカゴ条約規定に違反しないかが問題になっている。

2 EUの航空カボタージュ規制

EUにおいては、1980年前後よりEU単一航空市場の自由化についての検討を始めていた。EU理事会は欧州域内の航空自由化、航空市場統合化を3段階に分けてそれぞれをパッケージとして実施した。

1987年に採択されたパッケージIにおいては、域内主要空港間における参入の自由が認められ、さらに、第5の自由（以遠権）で規定される輸送力は、第3の自由と第4の自由で規定される輸送力の30%まで認められた。

パッケージII（1990年採択）においては、域内のすべての主要路線について参入の自由が認められ、さらに、第5の自由で規定される輸送力は、第3の自由と第4の自由で規定される輸送力の50%まで認められるようになった。

パッケージIII（1992年採択）では、EU加盟国の国籍差別が撤廃され、EU共通運航免許を設定し、EU航空企業（Community Air Carrier）の概念が導入された。また、第5の自由までの運輸権はすべて自由化され、カボタージュについては1997年4月以降に完全自由化することが定められた。

3 オーストラリアとニュージーランドの航空カボタージュ規制

オーストラリアとニュージーランドの間では、1983年にAustralia New Zealand Closer Economic Relations Trade Agreement（CERTA）が締結され、関税が撤廃された。その後、サービス部門における障壁撤廃が議論され、1992年に航空市場の統合、自由化を定めたMemoran-

dum of Understanding of 1992 (MOU1992) が締結された。

MOU1992 のもとで航空自由化が段階的に進み、1996年には単一航空協定を締結し、さらに2002年には The Australia-New Zealand Bilateral Air Service Agreement が締結され、両国の統合航空市場が誕生した。

統合航空市場のもとでは、両国どちらかの航空企業がそれぞれの国内線へ参入すること、すなわちカボタージュ自由化が認められている。また、路線参入については参入企業数の制限も廃止されている。

V カボタージュ規制緩和の効果

1 カボタージュ規制緩和の背景と目的

カボタージュ規制緩和の背景にあるのは輸送コスト削減への期待である。ニュージーランドは1995年2月にカボタージュ規制を廃止し、自由化を実施した。その理由は輸送コストの低減にあった。大型の外国籍船が入港して、その空きスペースに国内輸送を求める貨物を載せれば、限界費用が小さいために、輸送コストは低廉なものとして設定できる。このようにカボタージュ規制を緩和する目的としては輸送コストを削減することが主なものとなる。

同様に、輸送コストの問題で注目されているのは、戦略港湾との関係である。日本においては2010年8月に指定された国際コンテナ戦略港湾がそれにあたる。そこではコンテナの集中が問題となり、内航フィーダー輸送のコスト問題が持ち上がる。韓国釜山港への外国籍船によるフィーダー輸送コストと国内のコンテナ戦略港湾への内航フィーダー輸送コストの比較である。内航フィーダー輸送のコスト高が重視されれば、ここでもカボタージュの規制緩和が持ち上がるのが考えられる。

また、日本では2010年3月に船舶法における大臣特許の形で、沖縄航路の一部においてカボタージュ規制が緩和された。この目的は、沖縄の地域経済促進に貢献するものとして要望され認められたものである。そこでは、①沖縄振興特別措置法に規定する「特別自由貿易地域」と「自由貿易地域」の企業扱い貨物に限定し、この2地域と本土間の輸送を外国籍船に認めること、②当該外国籍船は、日本の船舶運航事業者が運航する外国籍船、または二国間の相互主義に基づく外国籍船に限定することとした。

このように、沖縄航路を巡るカボタージュ規制の一部緩和は、地域経済を活性化させることを目的としているが、実際には沖縄と本土間を結ぶ海上輸送コストを問題としている。すなわち、①高い海上輸送コストが障害となって特区に企業が計画通りに進出していないこと、②輸送コストが下がれば沖縄県内の石油精製企業のような装置型製造業の強化が図れることなどを要請理由として掲げている。

表1 カボタージュ規制緩和の効果

積荷	航路	外国籍船の運航船社	影響度	ケース
コンテナのみ	戦略港湾 a 発着のみ	自国船社の外国籍船のみ	小	①
		自由	中	②
	自由	自国船社の外国籍船のみ	大	③
		自由	甚大	④
品目限定	戦略港湾 b 発着のみ	自国船社の外国籍船のみ	小	⑤
		自由	小	⑥
	自由	自国船社の外国籍船のみ	小	⑦
		自由	甚大	⑧
自由	戦略港湾発着のみ	自国船社の外国籍船のみ	小	⑨
		自由	甚大	⑩
	自由	自国船社の外国籍船のみ	大	⑪
		自由	甚大	⑫

戦略港湾 a：国際コンテナ戦略港湾

戦略港湾 b：国際バルク戦略港湾

2 カボタージュ規制緩和が内航海運へ及ぼす効果

カボタージュ規制緩和には様々なケースが考えられる。規制緩和の対象となる積荷、航路、外国籍船の運航船社の組み合わせによって、表1に示されるケースに分類できる。それぞれのケースについてカボタージュ規制緩和の効果を日本の内航海運を念頭におきながら分析しよう。

(ケース①)

コンテナのみで、戦略港湾に関わる航路のみに限定し、さらには自国船社が管理運航する外国籍船に限定するケースである。たとえば、米国から輸入コンテナを運んできた日本船社が管理する便宜置籍のコンテナ船が東京港で荷卸しをして、東京港から清水港に運ばれることを待っているコンテナを、その外国籍船の空きスペースに載せて輸送するケースである。あるいは逆に、欧州航路において名古屋港がラストポートとなる外国籍船があり、名古屋港で輸入コンテナを降ろすが、その荷受人がたとえば関東の場合があるとすれば、名古屋港から東京港へと廻る北米航路のコンテナ船に乗せたりする場合である。

このような場合は、外国籍船に空きスペースがあれば輸送コストはかなり安くオファーされるであろう。しかし、このケースは外国籍船が自国船社で運航されていることに限定されていることから、空きスペースを確保することが難しいと考えられる。したがって、あまり利用可能量は多くないであろう。また、空きスペースを探すことが必要となるため、現行の内航フィー

ダー船よりも高い運賃がオファーされる場合も出てこよう。

以上のようにみれば、このような規制緩和を行っても輸送コスト低減効果の規模は小さいが、一方で、運賃が安定しないことや、高い場合と安い場合という二極化した運賃体系が生じるといふ問題が発生する。

(ケース②)

外国籍船であればこの船でも自由なため、ケース①よりは利用可能量が増えるが、外国籍船の空きスペース次第である。この空きスペースが大きいのは、基幹航路に就航している大型コンテナ船であるが、これは便数が限られている。また、アジア航路で戦略港湾に出入りするコンテナ船は、それほど他の地方港への入出港は多くない。したがって、空きスペースはさほど多くはならず、コスト削減効果は期待されるほどの大きな規模にはならない。

(ケース③)

自国船社が運航する外国籍のコンテナ船に限定され、航路は自由である。したがって、アジア航路を担当するような船舶の進出が考えられる。これは①や②よりは量的に増えると見込まれる。その結果、日本の内航フィーダー船社に大きな打撃を与え、ニュージーランドのように内航船社が廃業に追い込まれる状況となることが考えられる。

(ケース④)

コンテナ船に関してはカボタージュ規制が撤廃された状態になる。したがって、わが国の内航フィーダー船社は生き残れない結果を生む。

(ケース⑤)

コンテナ以外のバルク貨物についても国際戦略バルク港湾が指定されようとしている。これは大口で仕入れて一旦戦略港湾に荷揚げをし、それを必要に応じて地方港湾に再輸送しようとするものであり、これによって仕入れ価格を下げようとするのが目的である。したがって、バルク戦略から地方港湾への輸送がカボタージュ規制の範囲になる。

このケースの頻度はほとんどないと考えられるため、コスト削減効果の規模は小さく、カボタージュ規制緩和による内航海運への影響も比較的少ない。

(ケース⑥)

ケース⑤の外国籍船が自国船社以外でも良いとするものであるが、利用可能性はあまり多くはないため、カボタージュ規制緩和の意味は小さい。

(ケース⑦)

航路が自由となるケースである。自国船社の運航する外国籍船となると大型の専用船が多いために、輸送需要はさほど多くないと思われる。したがって、規制を緩和する効果は小さい。

(ケース⑧)

品目が限定されているものの、航路も外国籍船も規制されていないケースである。これは中小型のバルク輸送船が対象となろうが、比較的多くの輸送需要が考えられる。そのため、カボタージュ規制が緩和されれば、内航海運は、大きなダメージを受ける。

(ケース⑨)

発着港が戦略港湾に限定されるため、利用量はあまり多くなく、カボタージュ規制の緩和による効果は小さい。

(ケース⑩)

戦略港湾発着であるため、品目は限定されるが韓国や中国の船社が進出してくる可能性が高く、内航海運は大きな影響を受ける。

(ケース⑪)

品目限定の場合には、利用量はケース⑦と同じ程度であると考えられるので、規制緩和の効果はない。しかし、コンテナ船の場合は、ケース③と同様、その影響は大きい。

(ケース⑫)

カボタージュ規制の撤廃にあたる。非常に多くの韓国や中国船社が進出してくる。内航海運に与える影響は大きい。

カボタージュ規制緩和の主な目的は輸送コストの低減である。表1に示されるとおり、カボタージュ規制を緩和しても、輸送コスト低減に与える効果が小さくメリットがないものと、輸送コストは大きく下がるが、内航海運に与える影響が甚大なものがある。特に、ケース④、⑧、⑩、⑫の内航海運への影響は大きく、内航海運は甚大かつ、壊滅的なダメージを受ける。

VI む す び

カボタージュ規制が緩和され、外国籍船が自由に国際航路の一部として国内輸送を行えば、国内輸送部分に関わる限界費用は小さくなるので、内航船に比べると安い運賃で輸送することが可能になる。輸送コストが低下すれば、生産・流通活動が活発になり、その結果、産業立

地も促進され、地域経済の発展が期待できるというのが、カボタージュ規制緩和を擁護する理由の一つであろう。

問題点は、内航船と外国籍船との競争が等しい条件のもとで行うことができるかどうかである。小さい限界費用のもとで安価な輸送を実行できる外国籍船とは異なり、内航船は高コストのもとでの輸送を余儀なくされる。内航船と外国籍船間のコスト差は極めて大きく、このコスト差を放任したままでカボタージュ規制を緩和すれば、内航海運業が打撃を受けることは容易に考えられる。競争促進の観点よりカボタージュの規制緩和を実施するのであれば、この内航船と海外籍船のコストを平準化するための方策を予め採用するべきであろう。競争は等しい条件のもとで行われなければならない。

もう一つの問題点は、カボタージュ規制の緩和がそのまま地域経済の発展に結び付くかどうかである。カボタージュが緩和されれば、その港湾の競争上の優位性が向上し、利用促進が見込まれる。その結果、産業立地が促進されるなどして、港湾周辺地域の経済発展が期待できることは否定できない。しかしながら、施策が周辺地域に及ぼす経済的効果、とりわけ経済振興に関わる効果は慎重に検討されなければならない。カボタージュ規制緩和の地域経済への効果がたとえ大きいものであったとしても、カボタージュ規制緩和を実施することによって、内航海運業という一つの国内産業が危機的状況に置かれることを、われわれは認識しなければならない。日本におけるカボタージュの規制緩和は、深刻な問題を孕んでいるのである。

参 考 文 献

- 石田信博（2010）「カボタージュ規制緩和と経済振興」『海運』No. 997。
- 石田信博（2010）「海運政策の転換と海運産業・港湾都市——カボタージュ規制緩和の効果——」『都市研究』第10号。
- 石田信博（2012）「カボタージュ規制緩和の効果について」『同志社商学』第63巻6号。
- 社団法人日本中小型造船工業会・財団法人日本船舶技術研究協会（2010）『インドネシアにおける内航海運振興策に関する調査』。
- 船員問題研究会（1987）『現代の海運と船員』成山堂書店。
- 内航海運研究会（2011）『カボタージュ規制について——カボタージュ規制緩和から得られるものは小さく、失うものは大きい——』（「財団法人内航海運安定基金」2010年度調査委託研究）。
- 野口杉男（2010）「内航海運の現況と課題」『せんきょう』No. 595。
- 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——カボタージュ規制と環境対策を中心に——」『海事交通研究』第59集。
- 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』182号。
- 村上英樹・加藤一誠・高橋望・榊原胖夫編著（2006）『航空の経済学』ミネルヴァ書房。
- 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。