

今、海から日本が危ない



日本の生活を支える 内航海運

四海兄弟
ShikaiKeitei



日本の生活を支える
内航海運

KOKUNAI KORO SENDAN



日本の生活を支える 内航海運

緊急出版！

国内海上物流「内航海運」産業の現場から、
日本の市民生活の未来に警鐘が響いている。

全日本内航船員の会

UminoueBunko



今、海から 日本が危ない！

貝塚 渡 著

（元内航船員）



日本の生活を支える

内航海運

KOKUNAI KORO SENDAN

それは突然の発表だった

四方を海に囲まれている日本。海上物流は常に大きな役割を担ってきた。そう聞くと、外洋を航海する巨大石油タンカーを思い浮かべる人もいるだろう。しかし、石油に限らず日本に運び込まれるこれら物資が、その後「国内で」どのように流通するのか迄をイメージする人は少ない。

石油、鉄鋼、セメント、砂利、石材、化学薬品など、製品を生産する上での材料、いわゆる産業基礎物資の実に8～9割は、国内に入ってからやはり「船」によって全国へ運ばれている。

「できるだけ大量のものを、一度に遠くまで」自動車や飛行機、鉄道が発達した現在であっても、船舶による海上輸送の利点は群を抜いている。そう思って周囲を見渡せば、日常の生活で目にするほとんどのモノが一度は船に乗ってきていることに気がつく。自動車、ビル、道路、テーブルやキッチン家具、小さな部品にいたるまで、、、

そう、つまり日本は間違いなく海洋に浮かぶ島国なのだ。

国内の港と港を結ぶ海運産業を「内航海運」とよんでいる。「国民生活」との関係は意外にも身近でありながら、生活の中でそれが意識されることは極端に少ない。

まるで私たちの住んでいる島が、大陸と地続きで繋がっているかのように錯覚までしてしまいそうだ。

しかし、人が生きていくうえで「自身がどういう場所に住んでいるのか」を知ることは、自分の存在や明日の幸せな社会について考える時に、あまりにも基本的な土台である。ましてや、国際物流の時代に、そこがアジア大陸の離島、世界の離島、海洋に浮かぶ島国である場合には、さらに重要な意味をもっているはずだ。

皮肉なことに、日本社会が「安定的な物流確保」を実現していること自体が、「この島の現実」を覆い隠しているともいえる。

海運は、そんな島国の市民生活に不安を与えないためにこそ努力してきた産業である。不安定な世界情勢の変化など、事あるごとに市民生活に緊張が走っているのは「海運産業」として失格だ。

安定的な物流確保を実現するために、海運は様々な「時代の変化」を乗り越え、また乗り越え続けなければならない責任を持っている。ただしそれは容易なことではない。そのことは、日本で生活する誰しものが知っておくべき「現実」ではないだろうか。

そして今、全く新しい重大な「危機」を目の前にしていることも ---

KOKUNAI KORO SENDAN

日本の生活を支える **内航海運**



翻弄されつづける日本人船員

海運産業の中でも海外との物流を担う「外航海運」は、世界情勢の影響をまともに受けるばかりか、物流コストをめぐる強烈な競争にもさらされている。１９７４年に５万７０００人いた日本人外航船員は、２００６年には３０００人にまで激減。人件費の安い外国人船員に切り替えられている。

多くの日本人外航船員は、すでに自身の生きてきた「海」を追われていた。

日本人船員にとっての最後の職域は、国内物流の現場「内航海運」に残されている。

多くの失業外航船員もこの内航海運へ流れこんだ。

一方、その内航船の乗組員は今でも全員が日本人船員のみで運航されている。

これは日本国の政策によるもので、国内の物流は自国民で維持していくというルールは、日本に限らず世界的に慣行となっている。

たとえ輸送コストが下げられるとしても、外国船による国内沿岸輸送を禁止し、自国の物流を保護するのが目的で、「カボタージュ規制」とよばれる。

船員不足にあえぐ内航産業にとって、この外航海運からの人材流入は思わぬ幸運となった。まさに内航産業が求めていた“即戦力となる”“日本人”の船員が大量に現れたのだ。

しかし、「船員の高齢化」と「船員不足」の問題は、２０年も３０年も前から議論のテーブルに乗っては消えてゆく慢性的な問題であった。そのため、日本国のカボタージュ規制がこのままでは維持できなくなると警鐘をならす者は、その都度、荷主産業から「狼少年」と皮肉られる始末となっていた。

すっかり萎んでしまった「内航問題」の議論。戦後の高度経済成長を支えてきた老朽化しつつある産業構造の課題など、いくつか指摘されていたが、ついに内航産業は問題を改善する機会を失ってしまった。

今にしてこのことを思うと、内航海運へ流れた多くの「失業日本人船員」にとっても、「内航産業」にとっても、それは「不幸の先送り」でしかなかった。大事なことは、もうどこからも日本人船員があふれることはないということと、様々な「内航問題」は置き去りにされたということだ。

そして、物流や経済がどんどん国際化、グローバル化してゆき、事態は「現代の危機」へとそのまま流れ込んでいくことになってしまう。

備えるとは何なのだろう

現在も、内航船に従事する船員の年齢構成は「グラスワイン型」とよばれる超高齢化となっている。産業としての根本的な問題をかかえたまま、結局は若年船員を育てることもできず、現場はギリギリの少数定員で身を切りながら船を動かし続けた。

彼ら高齢船員が引退してしまうと、とうとう「日本の内航物流」が維持できなくなる。再び、船員不足は深刻な事態となっている。

利益を追求する産業界からは、「カボタージュ規制の撤廃」を唱える声も大きくなってくる。国土交通省は以下のようにカボタージュ規制の必要性を伝え、政策の維持に努めてきた。

「外国籍船によるカボタージュについては、国際慣習上諸外国においても認められておらず、わが国のみがこれを認めることについては、相手国から代償措置を得ることなく一方的に相手国を利することとなり、これは国益に反するものである。なお、国民の生活物資の安定輸送の確保、国家安全保障等の観点からも外国籍船に対するカボタージュ規制を緩和することは考えていない。」

地方自治体の一部からも、カボタージュ規制の緩和を求める動きがある。

「例えば定期的なコンテナ貿易について（外国船に国内輸送を）限定的に開放するというものであり、特区においてこれらの提案を実現できないか、具体的に検討し、回答されたい」

これに対し、内航海運事業者で構成される「日本内航海運組合総連合会」（内航総連）は要望書をだし、その始めにこう説明した。

「物流コスト削減方策として外国船による国内輸送を認める特例制度を導入することは、下記の理由により絶対に容認できず、提案の取り下げを要望します。なお、アメリカ、ヨーロッパ諸国（EU域外に対して）、アジア諸国等世界の多くの国において日本と同様の理由によりカボタージュ規制を堅持していることを申し添えます。」

そして、その理由の中で、「当初、特区に限定したとしても、将来、特区以外の地域、コンテナ以外の貨物輸送にまで外国籍船を認めざるを得なくなり、カボタージュ規制に風穴があき、延いては日本籍船が駆逐され日本の内航海運の崩壊につながる」と警告する。

例え限定的なカボタージュ規制の緩和であっても、それが自国の「内航産業」そのものの消失の危機に繋がるという心配は、世界的に標準的な問題意識であることは間違いない。

輸送コストの削減から得られる利益のために、島国社会が失おうとする代償はあまりにも大きくはないだろうか。

KOKUNAI KORO SENDAN



日本の生活を支える
内航海運

一度目の衝撃

それは突然の発表だった。そして、それはこんなに静かに決まることだったのか。

2010年3月26日

沖縄・本土間のカボタージュ一部緩和の決定

大手の新聞やテレビでも特に取り上げられることもなく、カボタージュ規制の一部緩和は静かに決定していた。国内の海事関係者にとっても寝耳に水の出来事となった。

にわかには信じられないようなニュースだった。

(2010年3月27日の琉球新聞のネット記事)

特自貿と那覇自貿限定 カボタージュ規制緩和

【東京】前原誠司国土交通相（沖縄担当相）は26日、県内と本土間の外国籍船での沿岸輸送（カボタージュ）を規制緩和することを正式に発表した。県内の地理的特殊性、沖縄振興特別措置法に規定された特別自由貿易地域（うるま市）と那覇自由貿易地域に限定した特例措置として実施する。

海上の船員にも届いたネット記事

船内でネット環境を持つ船員はまだまだ少ないが、ニュースを知った船員同士の間で「不安」はじわじわと膨らんでいた。

現場船員は海上物流の最前線にいる。船員不足も肌身で感じている。

ネット上の船員掲示板では、５月になってとうとう議論が起こった。

参加する船員には様々な意見があるようにもみえた。一様に憂鬱をかかえながら意見がぶつかることも。

しかし議論が７月にまで及ぶと、それぞれの人間性も見えてくる。

結局、共通していえることは、日々の海上勤務の中で「本当にこんなに大事なことを外国に頼ってしまって良いのだろうか」という船員の責任感、使命感からわき起こる「不安」だった。

８月１４日、ネット内サークルによって船員発のチラシが発行されている。

「カボタージュ緩和でシンパイですよチラシ」は、表紙に「日本人の船員さんがいなくなってしまうかも知れないんだって。」と書かれた青いリーフレットだ。

将来、日本で生活することになる子供たちにも親しみやすく、分かりやすい内容に工夫を感じる。

チラシは、陸上休暇中の船員自身が配ったり、街のお店に置かせてもらう交渉をしたりして全国で配布された。

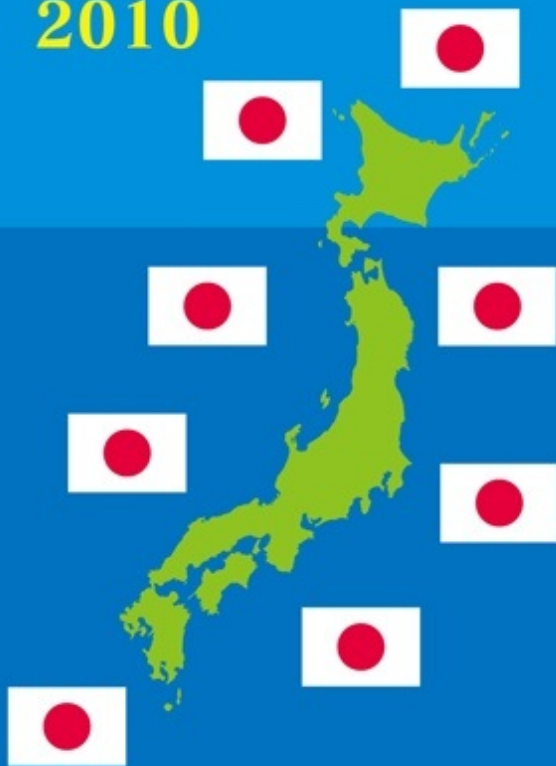
発行後まもなく、８月３０日には業界新聞「内航海運新聞」に、１０月１１日には（財）日本海事広報協会発行の「海上の友」に紹介されている。

次ページからチラシのオモテ面、裏面を紹介したい。

閲覧端末が小さくて文字が読みにくい方のために、チラシの記事内容も後に掲載する。

日本人の船員さんが

2010



いつか



いなくなっちゃう
かも知れないん
だって。 



日本人の船員さんがいなくなるとどうなるの？

外国人船員さんに、「もう、ほかの海で働きたいんだ」って言われたら、日本に何も物資が届かなくなってしまうかも知れないんだ。島国だから工場に材料がないと何も作れないし、自動車も燃料がないと動かないよ。



一度にたくさん運ぶ方法は「船」のほかにないんだ。だから、国内での輸送でも船員さんがいなくなると、どんどんお金がかかって、みんなの所に届く頃には何でも高い品物になってしまうよ。



いったん日本人の船員さんがいなくなってしまうと、また船員さんを増やすまでに何十年もかかるんだって。



日本国内のふだんの生活がこわれてしまうから、また外国人船員さんをお願いして、もっともとお金をわたして欲しいんじゃないといけなくなる。でも、世界中で船員さんは減ってきているから、僕たちのお金で足りるかどうかもわからないんだ。



小さな穴や亀裂だと放り投げておけば、それらが進行すれば崩壊します…
(Bさん/貨物船航海士)

「外国人に内航船が動まるわけない!」と思う。
(Yさん/貨物船航海士)

規制緩和賛成って思ってる内航船員なんていないと思います。
(Mさん/RORO船航海士)

すでに外国航路船の乗組員の殆どが外国人船員。1974年に5万7000人いた日本人船員は2006年には3000人にまで減少しています。これは経済的なメリットから、現時点で比較的人件費の安い外国人への「船員」の切り替えをおこなってきた結果です。

一方、国内航路船の運行に関しては日本人船員、つまり自国民によって物流を維持する方針をとってきました。これは欧米・アジアをはじめ全世界で広く採用されている制度で、国内輸送だけは自国民のみで頑張るって確保しようという規制政策です(カボタージュ規制)。この規制については、一部でも緩和すると、なし崩し的に制度が崩壊してしまうということで、国内でも度々議論されてきました。しかし2010年、国際的にも希なこの規制緩和が突然決定しました。沖縄・本土間に限定した規制緩和です。

将来、船員がいなくなるかもしれないと思った時、なぜかこのままじゃいかん! と思い…
(Tさん/特殊タンカー船航海士)

若い船員に夢も希望も与えられないのがイチャバン(イチャバン)の問題。
(Mさん/貨物船航海士)

米の輸入規制以上に大きな問題ですよ、これは。(Sさん/会社員)

怖いのはその後、日本の内航市場は儲からないと外国の会社が判断して手を引いた時、運んでくれる会社がないという事態。
(Dさん/元内航、現外航航海士)

やっぱり 自分たちのことは自分たちでっケロッ

船員には安心して船を動かすことに専念させるよ!
(Jさん/元内航船航海士)



■ 業界団体も徹底して反対

(抜粋) 内航総連合会としては、世界の共通ルールとなっているカボタージュ規制の維持は、生活物資の安定輸送、日本人船員の雇用、国の治安・安全保障、安全運航等の観点から最重要課題としてとらえてきました。そして、海上輸送に依存する比率の高い世界有数の内航海運国である日本において、カボタージュ規制を緩めるべきでない従来から主張してきたところであります。
(2010年3月26日 沖縄県のカボタージュ規制緩和要望に対する沿岸特許付与について 上野内航総連合会会長談話より)

(抜粋) 当連合会としては、経済的理由のみにより外国船に船舶法上の沿岸特許を付与する等、実質的な規制緩和を行うことに対し強く反対を表明しています。

(日本内航海運組合総連合会「日本を支える内航海運」より)

■ 専門家はとっくに予想していた? 沖縄からの規制緩和

(抜粋) 沖縄県が特例制度の創設を強行するとは思えませんが、バブル崩壊と前後して経済のグローバル化が進むなかで、沖縄県を経済特区とする振興策が検討された経緯などを考えると、日本籍内航船への外国人船員の導入とカボタージュ規制の撤廃は直接関係ありませんが、この問題は折にふれて議論されるのではないのでしょうか。

(2002年1月 全日本船舶職員協会発行 会報 88号記事「内航海運の現状と課題」より)

■ 海事カボタージュを実施している国

アメリカ、カナダ、中国、オーストラリア、インド、台湾、韓国、メキシコ、ニカラグア、ホンジュラス、ガイアナ、ペルー、エクアドル、ウルグアイ、ベネズエラ、ブラジル、パナマ、アルゼンチン、チリ、マレーシア、フィリピン、インドネシア、タイ、トルコ、ベトナム、ミャンマー、欧州はEU加盟国のEU域内の自由貿易を認めています、EU諸国外に対しては厳しく制限しています。



（オモテ面）

日本人の船員さんが
いなくなっちゃう
かも知れないん
だって。

（裏面）

日本人の船員さんがいなくなるとどうなるの？

○ 外国人船員さんに、「もう、ほかの海で働きたいんだ」って言われたら、日本に何も物資が届かなくなってしまうかも知れないんだ。島国だから工場に材料がないと何も作れないし、自動車も燃料がないと動かないよ。

○ 一度にたくさん運ぶ方法は「船」のほかにはないんだ。

だから、国内での輸送でも船員さんがいなくなると、どんどんお金がかかって、みんなの所に届く頃には何でも高い品物になってしまうよ。

○ いったん日本人の船員さんがいなくなってしまうと、また船員さんを増やすまでに何十年もかかるんだって。

○ 日本国内のふだんの生活がこわれてしまうから、また外国人船員さんをお願いして、もっともお金をわたしてお願いしないといけなくなる。

でも、世界中で船員さんは減ってきているから、僕たちのお金で足りるかどうかはわからないんだ。

すでに外国航路船の乗組員の殆どが外国人船員

1974年に5万7000人いた日本人船員の数には2006年には3000人にまで減少しています。これは経済的なメリットから、現時点で比較的人件費の安い外国人への「船員」の切り替えをおこなってきた結果です。

一方、国内航路船の運行に関しては日本人船員、つまり自国民によって物流を維持する方針をとってきました。これは欧米・アジアをはじめ全世界で広く採用されている制度で、国内輸送だけは自国民のみで頑張っ確保しようという規制政策です（カボタージュ規制）。この規制については、一部でも緩和すると、なし崩し的に制度が崩壊してしまうということで、国内でも度々議論されてきました。

しかし2010年、国際的にも希なこの規制緩和が突然決定しました。沖縄・本土間に限定した規制緩和です。

● 業界団体も徹底して反対

（抜粋）内航総連合会としては、世界の共通ルールとなっているカボタージュ規制の維持は、生活物資の安定輸送、日本人船員の雇用、国の治安・安全保障、安全運航等の観点から最重要課題としてとらえてきました。そして、海上輸送に依存する比率の高い世界有数の内航海運国である日本において、カボタージュ規制を緩めるべきでないとは従来から主張してきたところであります。（2010年3月26日 沖縄県のカボタージュ規制緩和要望に対する沿岸特許付与について 上野内航総連合会会長談話より）

（抜粋）当連合会としては、経済的理由のみにより外国船に船舶法上の沿岸特許を付与する等、実質的な規制緩和を行うことに対し強く反対を表明しています。（日本内航海運組合総連合会「日本を支える内航海運」より）

● 専門家はとっくに予想していた？沖縄からの規制緩和

（抜粋）沖縄県が特例制度の創設を強行するとは思えませんが、バブル崩壊と前後して経済のグローバル化が進むなかで、沖縄県を経済特区とする振興策が検討された経緯などを考えると、日本籍内航船への外国人船員の導入とカボタージュ規制の撤廃は直接関係ありませんが、この問題は折にふれて論議されるのではないのでしょうか。（2002年1月 全日本船舶職員協会発行 会報88号記事「内航海運の現状と課題」より）

● 海事カボタージュを実施している国

アメリカ、カナダ、中国、オーストラリア、インド、台湾、韓国、メキシコ、ニカラグア、ホンジュラス、ガイアナ、ペルー、エクアドル、ウルグアイ、ベネズエラ、ブラジル、バハマ、アルゼンチン、チリ、マレーシア、フィリピン、インドネシア、タイ、トルコ、ベトナム、ミャンマー、欧州はEU加盟国のEU域内の自由貿易を認めていますが、EU諸国外に対しては厳しく制限しています。

背景イラストの吹き出しからの転載

- ・小さな穴や亀裂だと放り投げておけば、それらが進行すれば崩壊します... (Bさん／貨物船航海士)
- ・将来、船員がいなくなるかもしれないと思った時、なぜかこのままじゃいかん！と思い... (Tさん／特殊タンカー船航海士)
- ・怖いのはその後、日本の内航市場は儲からないと外国の会社が判断して手を引いた時、運んでくれる会社がないという事態。 (Dさん／元内航、現外航航海士)
- ・「外国人に内航船が勤まるわけない！」と思う。 (Yさん／貨物船航海士)
- ・会社としてはコストダウン。我々としては職場危機... (Mさん／コンテナ船航海士)
- ・ついに来たかという感じ。 (Kさん／貨物船船長)
- ・規制緩和賛成って思ってる内航船員なんていないと思います。 (Mさん／RORO 船航海士)
- ・若い船員に夢も希望も与えられないのがイチバンの問題。 (Mさん／貨物船航海士)
- ・船員には安心して船を動かすことに専念させろよ！ (Jさん／元内航船航海士)
- ・大手メディアは全く触れてませんね。 (Gさん／会社員)
- ・米の輸入規制以上に大きな問題ですよ、これは。 (Sさん／会社員)
- ・やっぱり 自分たちのことは自分たちでっ ケロッ (カボタージュについてカンガエルキャラクター／画中)

Mixi 船員コミュ「船員、元船員の連絡帳」

http://mixi.jp/view_community.pl?id=50437

全日本内航船員の会 応援会

<http://naiko-alljapan.main.jp/>

四海兄弟

ShikaiKeitei



二度目の激震

2011年1月31日

内航海運新聞に以下の記事が掲載された。

“規制改革分科会の中間とりまとめ”『カボタージュ規制見直し入る』

(総連、堅持求め陳情へ)

政府の行政刷新会議（議長・菅直人首相）の規制・制度改革分科会は1月26日、当面の規制改革方針の素案に当たる「中間とりまとめ」を正式に決定した。

その中に「内航海運事業におけるカボタージュ規制の見直し」が含まれている。行政刷新会議に報告の上、3月にも閣議決定する方針である。

中間とりまとめでは、改革の方向性としては、「内航海運事業におけるカボタージュ規制の見直しをすべき」としている。改革事項に対する基本的考え方では、「カボタージュ規制の見直しにより、日本の国内航路でも、客船と貨物船と両方で多国籍船が参入でき、クルーズ料金や海運コストが安くなる」としている。改革案では、「内航海運事業におけるカボタージュ規制の見直しにつき、検討し結論を得る」（平成23年度検討・結論）となっている。

内航総連では中間とりまとめで、内航海運のカボタージュ規制の見直しが含まれたことを重視し、国土交通省などを通じて陳情を行い、これが閣議決定されないよう、最大限の努力をしていくことにしている。

昨年の一度目の衝撃（沖縄・本土間のカボタージュ規制一部緩和の決定）の時には、特殊な事情のある沖縄に限定した規制緩和にすぎないと言って楽観視する海事関係者もいた。しかし2度目の衝撃によって、この流れがカボタージュ制度の全面撤廃へ向かっているという現実を知らされることとなった。

海事関係者の中からも、どこかで誰かが話を進めていたんだなとため息がでた。

海事業界が動き始めた

2月28日の内航海運新聞の記事によると、「海員組合」（「連合」傘下の有力労働組合）がカボタージュ制度堅持の方向で「海事振興連盟」に支援要請をおこなったとある。そして、労使間で連携してこの問題に取り組んでいくという内容だ。

また、その記事の隣りには、国土交通省の海事局長がカボタージュ制度の重要性について、コストだけではなく様々な観点から思料する必要があると発言している。

海員組合は行政刷新会議に対し、すでに内航総連と同じ立場でカボタージュ制度の堅持を申し入れている。つまり事態は労使を越えた共通の危機なのだ。

さらに国土交通省海事局までもがその危機を表明しているということは、産業界をも越えて「日本社会の危機」だと考えざるを得ない。

しかし、それでもこの流れは止まらない。3月中にも、政府の行政刷新会議「規制・制度改革分科会」が「内航海運におけるカボタージュ規制の見直し」の閣議決定を予定している。

この流れを変えられるのは、この島で生活をする一人ひとりの市民、海洋民の自覚にかかっている。

最後に、「全日本内航船員の会 事務局」がチラシ発行後に「海上の友」でコメントした記事を抜粋しておこう。

「カボタージュ問題について、船員自身がシンパイを社会に宣言することも、日本の物流を守ってきた船員の職責の一つではないかと、船員たちの心の中では整理がついていくのだと感じます。チラシ制作にあたっては、船員たちの議論の中に育ってきた気持ちを込めることを意識しました。発行以来、問い合わせが続いています。一人でも多くの日本島みなさんに届けたいです」

寡黙な内航船員たちが発行したチラシは「陸上社会へ向けたSOS」である。

すでに危険水域に入っている船員不足の環境下で、外国人の手も借りたい海上現場がある。

しかし、日本人内航船員の責任感「安定物流」の使命を忘れない。大海の大自然を当直体制で昼夜なく「航海」と「出入港」を繰り返すリアリストは、心配なものは心配だと公言した。

陸で生活する私たちは、今日までまだ何も対策を話し合ったことがない。

諸外国に助けを求める議論の前に、話し合わなければならないこと、知っておかなくてはならないことがあるはずだ。

そこから日本の海事行政の歯車は、日本社会の幸せに向けてまわり始めるのだろう。

緊急加筆

【その後。そして三度目まで】

(2011/11/6)

3月には閣議決定する方針となっていた 「カボタージュ規制の撤廃」

もう誰にも止められない。突然知らされた強力な流れに、業界団体である日本内航海運組合総連合会（内航総連）や国土交通省海事局までもがお手上げとなっていたような、そんな最中の11日。あの「東日本大震災」が発生した。

そして、この混乱の中でカボタージュ規制撤廃の閣議決定は見送られることとなった。海運関係者がそのことを知ったのは4月11日。業界新聞による報道だ。その時すでに内航総連では、業界あげての被災地救援、復興に向けての取り組みを進めていた。その背景には現場内航船員からの強い要望もあったと言われている。

内航海運新聞6月20日号には、『東日本大震災 【ツイッターで僕らも動いた】～ネットを走った船員の想い～』という記事が掲載されている。記事によると、3月17日深夜、ツイッター上に溢れていた被災地住民からの救助を求める悲鳴を受け、「われわれ海上の船員は今、何もできないのか」という怒りが噴出。「全日本内航船員の会」事務局で緊急を要する事態と判断し、深夜のうちに内航総連に（救助、救援を求める）要望書をメール送信していたというもの。この海上からの要望書に対して、翌日早朝には内航総連（調査企画部）が迅速な返答のやりとりをしている。

こういった大災害時に、自国の内航海運業者、自国の日本人船員が存在していることは絶対に望ましいということが明らかとなってきた。海事新聞3月30日号にはこんな事実も掲載されている。

【震災ショック】海運への影響

『配船回避...外国人船員問題も』

記事によると、

- ・海外船社に日本向け配船回避の動きが出てきた。（特に欧州圏の船社はチェルノブイリ原発事故（1986）の記憶がある）
- ・ドイツ人船長の判断で日本寄港が拒否されたケースを挙げる日本船主協会
- ・表立っていない日本回避の動きも続いている。
- ・現状では日本の海運会社の運航船で大きな混乱は出ていないが、今後、入港拒否が出てもおかしくない。（邦船社が運航する外航船も同様に「外国人船員」で構成されていると説明）
- ・今後の復興支援に欠かせないエネルギー輸送（LNG液化天然ガス）。サハリン沖ガスプロジェクト（サハリン2）から日本への輸送は、通常、津軽海峡を經由して太平洋側から京浜地区に。しかし、放射能汚染の影響で、今後は日本海側から九州を經由して輸送する可能性が浮上。「福島の実況を見れば大きく迂回して配船することも仕方がないのではないか」（海事関係者）

というもの。

ここで注目すべきは、当然のことであるが、どの外国の船員も日本国民のために船を動かしてはいないということだ。島国日本において、日本人船員が日本社会の物流を維持しようとする時の動機と使命を、外国人船員に対して少しだって求めることはできない。外国人労働者に依存しすぎることの危うさ、この警鐘を日本人は絶対にムダにしてはならないと思う。

7月に入って、業界でカボタージュ問題については、どのようなムードになっているのか、内航業界に詳しい専門家に確認してもらった。その理由は、この大災害が起こるまでは日本人船員の「不要」を唱えていたようなカボタージュ規制撤廃論者が、その後の会議などで自国船員の重要性を認識し、その上でコスト重視に偏向し過ぎた問題点（どこまでで線をひくべきか等について）の検証をしているかどうかを知りたかったからだ。

しかし、その返答はあっさりとしたものだった。

「ある人物に言わせると、カボタージュ問題は、東日本大震災で内航海運の重要性が明確になったため、1件落着。いまごろカボタージュ問題を持ち出すのはアナクロ」

どんな予想も外れる内容に唖然とした。カボタージュ規制堅持論者であっても、撤廃論者であっても、もう何ら検証を行うムードがないのだ。

これを「ことなかれ主義」というのかも知れないが、日本の国民生活を支える現場日本人船員の職責では、この「ことなかれ主義」という問題の先送りは、後の大事故、海難、遭難をそのまま意味する。残念でならない。

三度目の激震

10月になって、再びカボタージュ問題で緊張が走っている。しかも今回は、業界団体をも全く無視した方法で事態が進められている。

京浜3港（横浜、東京、川崎）による震災復興に便乗した「特区申請」である。

内航海運新聞10月31日号に、カボタージュ問題の過去の経緯から今回の特区申請までをまとめた内容が掲載されているので転載したい。

【京浜3港の特区申請とカボタージュ】

『規制緩和は絶対に反対だ』

京浜3港（横浜、東京、川崎）がこのほど、国際コンテナ戦略港湾の一環として国土交通省港湾局に「京浜港国際コンテナ戦略港湾総合特区」の指定を申請したことで、内航海運のカボタージュ規制緩和問題が再びクローズアップされ、内航総連を中心に内航業界は危機感を強めている。

とくに今回の申請が内航総連に事前の相談もなく、頭越しに行われたことに、内航総連首脳は怒りを隠せないでいる。

内航海運にとって、カボタージュ規制の緩和問題は古くて新しい重大な課題だ。かつては沖縄と本土間の海上輸送での外国籍船使用問題がメインだった。この問題は、民主党政権が誕生して間もない平成22年3月、前原誠司国交大臣（当時）が、沖縄県の自由貿易地域および特別自由貿易地域の一部に限定して外国船による輸送を許可した。原則として規制堅持を主張する内航総連は「所轄大臣による安易な沿岸特許は認めない」としながら、あくまでも一部限定的な措置として容認。さらなる拡大には発展しない方向で沈黙化していた。

しかしながら、翌平成23年1月、政府（菅内閣）の行政刷新会議・規制・制度改革分科会が、当面の規制改革方針の素案に当たる「中間とりまとめ」で、「内航海運事業におけるカボタージュ規制の見直し」を提起。3月の閣議決定に持ち込もうとしていた。ここにいたって内航総連は、組織を総動員して民主党の「日本海運を考える議員連盟」や超党派の「海事振興連盟」などに、カボタージュ制度の堅持を訴え、閣議決定の回避を図る陳情活動を展開。海員組合もこれに同調した。

一方、この問題については、早くからカボタージュ規制の堅持を表明していた国土交通省も、閣議決定の回避について関係方面と折衝していた。この間、3・11東日本大震災という不慮の事態が発生したこともあり、一応閣議決定は見送られ、今日に及んでいる。

にもかかわらず、今回の京浜3港の申請である。申請の理由（本紙既報）は「わが国の物流拠点である京浜港の国際競争力を強化し、ハブポート化を実現することで、わが国産業の競争力の強化、成長するアジア市場へのアクセス向上による新たなビジネスチャンスの創出、東日本大震

災の被災地の復興促進を図り、わが国の経済成長へ貢献していくため、総合特区制度を活用した施策を展開する」というものだ。

このなかで「内航輸送の競争力を十分に確保したうえで、京浜港と国内港湾間の外航コンテナ輸送に、総量、寄港地、期間を限定したカボタージュ規制の緩和」を要望している。かつてのカボタージュ規制緩和問題は、沖縄／本土間の国内航路だったが、国際競争力、経済成長戦略が重視されるにつれ、内航フィーダー輸送に焦点が移ったと言えるだろう。

これはもともと国土交通省の成長戦略会議で議論されてきた内航フィーダー船の競争力強化問題と関連している。日本の基幹航路の荷物は韓国のフィーダー船によって釜山港に運ばれる。その逆もまたしかりで、日本の港がローカル化しているという背景がある。

京浜3港の申請によると、戦略港湾の取り組みなどで、内航輸送の需要が急拡大した場合、内航コンテナ船の船腹が不足する可能性が高いので、国内複数港湾を寄港する外航船が国内の港間の輸送を担うことが求められるとしている。しかし、この申請が許可された場合、内航輸送の需要が急拡大するしないに関わらず、外航船の使用が常態化するのには目に見えている。

《コスト高原因 横持ち費用も》

この問題に関連して内航総連の基本政策小委員会・新規物流ワーキンググループ「フィーダー・コンテナ分科会」が、このほどまとめた「2011年の国内コンテナ・フィーダーに関する研究」を公表した。これは政府の国際コンテナ戦略港湾構想の取り組みを受け、外航コンテナの国内フィーダー輸送、韓国フィーダーおよび内航フィーダー（京浜・阪神～国内地方港）とのコスト比較に関する調査結果と、これに基づく内航業界からの提言を取りまとめたものだ。

それによると、海上費用（海上FIO運賃）は、日本（北海道、東北、瀬戸内、北九州の平均）では、20フィートコンテナで4万3000円、韓国が2万7700円となり、日本が1万5300円のコスト高。陸上部分（積み地積み荷費用、接続地揚げ荷費用、ターミナル間トラック横持ち費用、母船積みターミナル費用）も20フィートコンテナの場合、日本が4万6850円、韓国が2万1100円で日本が2万5750円（約2倍）のコスト高となる。

内航総連の報告書では、「コスト高の主たる原因が、積み揚げ費用を含むターミナル料金とターミナル横持ち費用であることは明かである」とし、内航輸送促進に向けた今後の課題として次のように提言している。

①ターミナル経営の効率化によるコスト競争力の改善②直着け比率の更なる改善③国内フィーダー船の大型化④地方港における外航フィーダーの支援策見直し⑤内航船の負担軽減による内航フィーダーコスト競争力強化---の5項目である。

この内航総連の調査結果を見る限り、京浜3港が東日本大震災の復興促進に便乗したとも言える「国際コンテナ戦略港湾総合特区」の指定申請に、内航フィーダー輸送のコストが高いという一方的な理由で、カボタージュ規制の緩和を盛り込んだのは、極めて不適切であると言わざるを得ない。韓国フィーダーとのコスト格差の主な要因は、日本国内の陸上輸送費にあることが指摘されているからだ。

《全国港湾への波及懸念さる》

今後の展開は予断を許さないが、注目すべきは、国際コンテナ戦略港湾構想を推進している国土交通省港湾局の特区申請への対応と、カボタージュ制度の堅持を明確に表明している海事局の姿勢だ。さらに言えば、ここへ来て賛否両論が沸騰しているTPP（環太平洋戦略的経済連携協定）との絡みもある。

かりに今回の京浜3港の特区申請で、京浜港と国内港湾間の外貿コンテナ輸送に限定するとはいえ、カボタージュ規制が緩和された場合は、なし崩しに名古屋、大阪、神戸、北九州、下関、清水、四日市などの主要港に波及するのは必至だろう。いや、むしろ港湾サイドとしては京浜3港の申請を突破口に、国際コンテナ戦略港湾への展開を意図しているとするのが妥当なのではないか。

内航海運業界としては、もはや議論の余地のない緊急事態だ。今回の申請に基づくカボタージュ規制の緩和が実行されれば、カボタージュ制度そのものが形骸化し、内航海運の存在理由は失われることになるだろう。

この問題を検討した10月12日の内航総連政策委員会は、①京浜3港が、内航総連にまったくの相談もなく、カボタージュ規制の緩和を含めた総合特区を港湾局に申請したことに対し、非常な怒りを覚える②内航総連としては、カボタージュ規制の緩和については、沖縄の沿岸特許は受け入れたが、一般的に内航フィーダー輸送を対象にしたものまで、規制を緩和することは考えていない③内航総連として、あくまでカボタージュ規制の堅持を強く求めていくことにしており、関係者の協力をお願いする一の方針を確認している。

内航総連としては、早急に反対のための陳情活動を、強力に展開すべきだと考える。

終わりに

とうとう業界団体、内航総連までを「蚊帳の外」にしてカポタージュ規制撤廃を進めようとする流れが起こってしまった。これはもう日本国民全体で「蚊帳の内」に入っていかなくては止められない。一人でも多くの方に“島国”日本の現状を知ってもらいたい。この大災害からの復興を明るい日本の未来に繋げられるように。！！！！

（＊2011年11/21の業界新聞報道によると、この申請は内閣府でのヒアリングに至らずギリギリのセーフとなりました）

今、海から日本が危ない！

著者 貝塚 渡（元内航船員）

出版協力 全日本内航船員の会

Mixi 船員コミュ（船員、元船員の連絡帳）

電子発行 海の上文庫 ・ Paboo

2011 年 03 月 07 日



（文中に登場する画像は、全日本内航船員の会が2004年に発行した特製ポストカードです。文章の内容とはいっさい関係はありません）

KOKUNAI KORO SENDAN



日本の生活を支える 内航海運

今、海から日本が危ない！

<http://p.booklog.jp/book/20659>

著者

貝塚 渡

協力

全日本内航船員の会

Mixi コミュ （船員、元船員の連絡帳）

発行

海の上文庫

2011年03月07日（初回配信）

2011年11月06日（緊急加筆）

感想はこちらのコメントへ

<http://p.booklog.jp/book/20659>

ブックログのパブー本棚へ入れる

<http://booklog.jp/puboo/book/20659>

(文中に登場する画像は、全日本内航船員の会が2004年に発行した特製ポストカードです。文章の内容とはいっさい関係はありません)

A photograph of a wooden floor with a blue rectangular border. The wood grain is visible, and the floor is made of several planks. The blue border is a thick, solid line that frames the image.

あの日の理想を忘れない。

全日本内航船員の会