

## ギリシャの内航旅客船業

掲載誌・掲載年月：日本海事新聞 201803

日本海事センター 企画研究部

研究員 野村 撰雄

研究員 伊賀川 直美

はじめに

ギリシャと言えば、外航の世界では日本船主と双璧を成す船主の存在が広く知られる。他方で、ギリシャには、歴史家ヘロドトスの言葉「エジプトはナイル川の賜物」に倣い「ギリシャはエーゲ海の賜物」とも言われるほど、かつてギリシャ文明の成立に大きな役割を果たしたエーゲ海があり、そこでは生活と経済とを支える内航旅客船業が発達している。

本稿では、欧州連合（EU）及びギリシャのカボタージュをめぐる議論に触れた上で、これまで日本であまり文献の見られないギリシャの内航旅客船業について紹介する。

### 第1節 EU 及びギリシャにおけるカボタージュ規制

#### 1. EU

欧州におけるカボタージュ自由化の議論は、欧州レベルで共通の海運政策を策定するに際して、英国が欧州域内のカボタージュ自由化を提案したことに遡るとされる。

そもそも共通海運政策は、1958年ローマ条約（EEC条約）が規定した「域内の人、モノ、資本、サービスの移動の自由」という目標を基礎として、①海運国でもある英国やデンマーク、ギリシャなどが欧州共同体（EC）へ加盟したこと（1973年。ギリシャは1981年。）、②自国籍船への自国籍船員の配乗を原則としたフランス法について欧州司法裁判所は、他の加盟国労働者（船員）の移動の自由（就職の機会）を制限する点でローマ条約違反としつつ、海上輸送分野にも同条約が適用されると判示したこと（1974年）、及び③外国会社が国内輸送サービスを行うことの取扱いを含め、運輸分野に関して欧州理事会が共通政策を策定しないことはローマ条約違反であるとの欧州議会による訴えを欧州司法裁判所が認めたこと（1985年）などを通して、その必要性が認められるに至った。

1986年の第一次共通海運政策のとりまとめ時には、カボタージュ自由化は時期尚早として見送られたが、1992年の第二次とりまとめに盛り込まれた。

これを受けて欧州理事会は、1992年に全加盟国を拘束する規則を制定し、1993年1月1日より加盟国船主が加盟国籍船を用いて域内で行う海上輸送を基本的に自由化した。

#### 2. ギリシャ

ギリシャは、欧州におけるカボタージュ自由化の動きに対し、当初はイタリアやポルトガルなどともに、それらの国々が妥協案に合意後は単独で強硬に反対した。その結果、ギリシ

ャは、旅客船やフェリー、650 総トン未満の船舶によるサービスについて 2004 年まで自由化を延期することが認められた。

ギリシャは、猶予を求めた他の加盟国と比べて一番長い猶予期間を得たが、それが満了するよりも早く 2001 年に国内法を整備して自由化に着手した。その後、EU からは、船員にかかる条件が他の加盟国船社が運航するクルーズ船や貨物船にも適用されていることなどの不備を指摘されつつ、最終的には 2011 年に完全自由化のための法制化を終えた。この間にギリシャの内航旅客船業を営む各社は、外国船社に対する競争力を身に付けた。なお、実際に他の加盟国船が内航旅客業に従事している例は今のところ無いという。

なお、ギリシャのカボタージュ自由化について特筆すべきは、欧州規則を上回る自由化を実現している点である。2010 年法は、域内の船舶に限らず、非 EU 籍のクルーズ船にも一定の条件（例えば、当該船籍国も EU/EEA 籍船にカボタージュを解禁していることや、乗船客が 49 名以上の船舶であることなど。）の下にカボタージュを認めている。これは、国内クルーズ業界の発展度合いとはかかわりなく、大型クルーズ船の寄港が各地域にもたらす経済的メリットの大きさを勘案して実現したものとされている。

## 第 2 節 ギリシャの内航旅客船業

### 1. 概況

ギリシャは、14,854km に及ぶ広範囲な海岸線と、国土面積の 19%を占める 3,500 に及ぶ大小様々な島々を有する海洋国家である。

ギリシャでは、106 の島々（エヴィア島を除く。）に総人口の 14.2%に相当する 160 万人が居住しており、島々間の相互接続においても、本土との接続においても、内航旅客船業は国民生活に欠かせないものとなっている。

経済的にみても、内航旅客船業はギリシャ GDP の 6.5%に寄与しており、さらに、ギリシャ船主協会が 2017 年 3 月に公表した最新の統計によると、内航旅客船業は労働力人口の 7.2%に相当する 27 万人分もの雇用を創出している。

ギリシャには、内航旅客船業に従事する 26 の事業者があり、それらの事業者が所有する船舶を合わせると 96 隻に及ぶ。

国内市場は、現在も続いているギリシャ経済危機の影響を大いに受けており、そのため、内航旅客船業の需要は 2010 年以降縮小し続けている。

供給過剰状態やギリシャ経済危機の影響により、内航旅客船業界全体が既に飽和状態に達しているが、内航旅客船業界は、運航の効率化や厳しいコスト削減等により、現在の困難な状況を乗り切ろうとしている。

### 2. 主な事業者

内航旅客船市場は集約度が高く、現在、アッティカグループ、ミノアンライン、アネックライン、ヘレニックシーウェイの 4 事業者が大きなシェアを占めている。

これら大手4事業者は、ヨーロッパ全体で見ても平均船齢の低い船舶を44隻所有し、優位なポジションを確立している。エーゲ海とアドリア海の主要なルートはこれら4事業者が独占している。

アッティカグループは、14隻の新型船を所有し、旅客、トラック及び自家用車の輸送を行っている。ギリシャと南東ヨーロッパに基盤を置き、遠隔な島々も含めギリシャ国内市場で40以上の就航先を有しており、ギリシャ・イタリア間の国際線も就航している。

ミノアンラインは、4隻の新型かつ大型のローパックス船を所有し、ピレウスやクレタ、アドリア海のパトラスやその他イタリアの様々な港の間を運航している。

アネックラインは、8隻の新型かつ大型のローパックス船を所有し、アドリア海（パトラス・バリ間、アンコーナ・ベニス間など）と同様にエーゲ海でもクレタ・ピレウス間をはじめ数多くのルートを運航している。

ヘレニックシーウェイは、18隻の高速船を所有し、エーゲ海北東部やキクラデス、サロニック湾、スポラデスにおける35以上の港の間を運航して繋いでいる。

上述の大手4事業者に加え、内航旅客船業には、シージェットカタマラン、イオニアグループ、ツーウェイフェリーなどの中小の事業者が22社ある。これらの事業者は基本的に少数の船舶で運航を行っており、1隻の船舶のみの場合もある。主要航路に就航する事業者は少数であり、主に島嶼間といった地域に根差した航路に就航している。

### 3. 内航旅客船の航路

ギリシャの内航旅客船業界は、本土・島嶼間、島嶼・島嶼間、本土・本土間など、複雑なネットワークとなっている。現在は、100の島々と、本土と島嶼部を合わせ200の港を航路に組み込んでいる。

最も重要な市場は、エーゲ海やイオニア海を就航するルートであり、大手事業者、中小事業者ともに運航している。

### 4. 内航旅客船の輸送実績

2015年のギリシャの内航フェリー業の旅客は1,570万人である。ギリシャ船主協会の統計によると、1,570万人の旅客のうちの65%、つまり1,020万人がバケーションを目的とした観光客である。この観光客のうち、65%がギリシャ人で、35%が外国人である。

### 5. 内航旅客船の関係法令

#### (1) 旅客船の労働について

ギリシャは、ILO海上労働条約を批准しており、2012年法律第4078号により国内的に実施している。同法は、全長24m以上のギリシャ籍船で業務に従事するすべてのギリシャの船員に適用されている。

旅客船に係る労働時間、超勤手当、給与、送還の権利等に関する具体的な事項は、内航旅客船のための団体交渉協約（CBADPS）に規定されている。同協約とは、船主で構成される旅客船協会とギリシャ人船員組合との間で交わされ、その拘束力は、法律及び大統領令によって保障されている。このため、船主・雇用者の責任を軽減するような労働契約は無効にできる。

## (2) 旅客船の配乗規定について

旅客船の配乗は、1974年大統領令第177号において、総トン数や推進機関等に応じて規制されている。例えば甲板部については、総トン数により8区分され、150総トンまでであれば5名の乗組員が義務づけられている（下表参照）。

特別な状況において例外規定を定める必要がある場合は、大臣決定による。

【表：甲板部配乗表（30海里以上離れた港の間を航海する旅客船）】

総トン数	船長	一等航海士	二等航海士	三等航海士	見習航海士	小型船船長	甲板長	筆頭部員	甲板員	部員見習い	合計
150以下						1			3	1	5
150.01以上-250以下				1		1	1		3	1	7
250.1以上-500以下			1	1		1	1		4	1	9
500.1以上-1200以下	1		1	1			1		6	1	11
1200.01以上-2500以下	1		1	2			1		7	1	13
2500.01以上-5000以下	1	1	1	1	1		1	1	8	1	16
5000.01以上-8000以下	1	1	1	1	1		1	1	9	2	18
8000.01以上-12000以下	1	1	1	1	1		1	2	12	2	22

（1974年大統領令第177号第1条より作成）

## (3) 旅客船の検査について

旅客船に対する技術的な検査は、商船省に属するギリシャ沿岸警備局の商船検査部門によって行われる。同部門がすべての証書を発給する責任を有している。

## (4) 旅客航路インセンティブ

ギリシャには、住民の自由な移動や生活必需品の供給のために継続的な旅客船事業が不可欠な有人島が無数にある。しかし、例えば観光客がいなくなる冬季や、住人が50人を超えない小さな島は、船主が経済性を重視すれば運航が絶えてしまう。

そこで商船省は、特に船主が経済性を見出さないなどの理由から通常であれば航路から外れてしまう港や、国家安全保障上の観点から航路を維持すべき港などについては、そうした港を含む航路に従事する船主に対しては公益ライセンスを付与し、独占的寄港権や補助金を与えている。旅客航路を維持するためのインセンティブとして機能する公益ライセンスは、2017年には76件が商船省大臣により認められた。