

国内旅客船事業の活性化に関する調査（中間報告）

掲載誌・掲載年月：日本海事新聞 1304

日本海事センター

企画研究部長 松月 正

国内旅客船事業の活性化に関する調査研究会（座長＝竹内健蔵・東京女子大現代教養学部教授）はこのほど、調査の中間報告を取りまとめた。最初に中間報告のポイントを紹介する。

○本稿のポイント

本中間報告では今後のあるべき国内旅客船事業の活性化を目指すための一つの指針を提供するものとして以下のとおりとりまとめている。

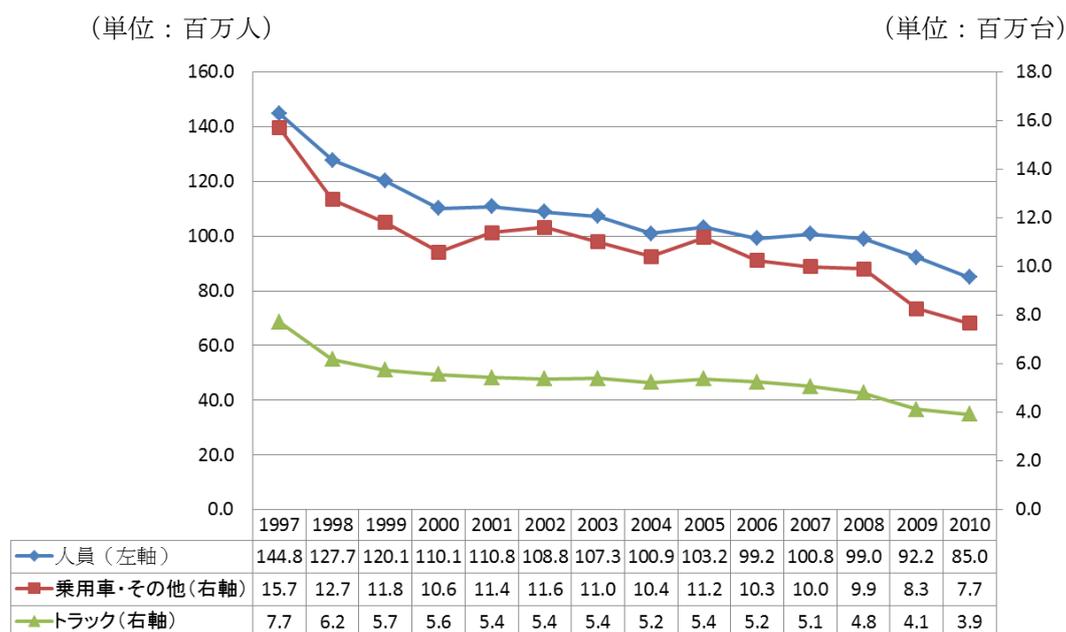
- ◆ 内燃機関の解放「検査」についてはこれまでの緩和措置の効果を見極めつつ、「検査」のための解放と事業者サイドでの部品の点検・交換のための解放を同じタイミングで行えるよう、引き続き、機関計画保全検査（記録の確認やインタビューにより機関の状態が良好であることが確認できた場合）の適用条件を弾力化する。
- ◆ 総トン数 20 トン未満を「小型船舶」とする現行の区分を変更し、小型の旅客船については「小型船舶」の範囲を拡大する（例えば、バリアフリー設備の設置の拡充が求められる状況にあるが、バリアフリー設備に係るトン数を除外して考えるなどの案も）。
- ◆ 距離等に大きな相違がなく労働環境が似通っている航路に同一の労働基準が適用されることが合理的であると考えられ、船員法上の港の区域についてより弾力的な対応を検討する。
- ◆ 直接運航に従事せず、労働の内容や形態が陸上労働者と差異がない者（物品販売員、ウェ이터・ウェイトレス等）で、通常自宅から通勤でき、陸地に近接する海域を航行する船舶でのみ労働する者に関しては、旅客船におけるサービスを向上するため、雇用形態の多様化や雇用の拡大が必要であり、船員法の適用範囲について議論を深めていく環境を整える。
- ◆ 船員の最低賃金については、法令上は月給以外の単位で定めることが可能であることから、陸上労働者と同じように最低賃金を月給以外の単位で定めることは合理的である。
- ◆ 旅客船に係る航海当直の配乗に係る総トン数 700 トン区分について、内航貨物船同様の緩和措置を講じること。
- ◆ 外国のクルーズ船事業者の外国籍船による市場参入には、日本籍船を用いる我が国の事業者との間に平等な競争条件が必要。等

1. はじめに

国内旅客船事業は、利用者数の減少、高速道路料金の値下げ等により、厳しい経営状況が続いている（図 参照）。そのため、日本旅客船協会を中心に、旅客船事業は存立の危機にあるとして、補助金の拡充（注：離島航路については補助金制度がある）、高速道路料金の適切なレベルでの設定、旅客船事業の重要性と必要性についての法制上の明確な位置づけとそれに見合った施策を講じることを求める声が大きくなっており、その実現に向けた運動が強力に展開されている。このため、これらの課題についてはそうした動きに委ねることとし、技術的・実務的な課題に偏するきらいはあるものの、まずは旅客船事業に係る各種負担を軽減し、旅客船サービスの向上等を通じて、事業を活性化することを検討することとした。

具体的には、日本海事センターに、国内旅客船事業の活性化に関する調査研究会（座長：竹内健蔵 東京女子大学現代教養学部教授）を起ち上げ、事業の活性化・新たな事業展開の可能性等について調査研究を行った。研究会で、参加した事業者の方々から国内旅客船事業の現状や課題を聴取したところ、国内旅客船事業の抱える課題に関連する論点は、①総合的な交通政策における位置づけに関するもの、②需要の拡大に関するもの、③事業者の負担の軽減に関するものの3つのカテゴリーに分類された。2012年度はこのうち③について法令上の規制の現状等を整理し、議論を行い、中間報告をとりまとめ、近々報告書を公表することとしている。その概略は以下のとおりである。なお、2013年度は、この負担軽減策を活かすべく新たな市場の創出、需要喚起のための方策を中心に検討することを予定している。

(図) 輸送実績の推移



国土交通省海事局『海事レポート』をもとに作成

2. 内航旅客船の内燃機関の解放検査について

コストや所要時間等の面で負担が大きい内燃機関の解放検査の改善については、製造後 11 年未満の機関検査の特例や機関計画保全検査の適用拡大の負担軽減策が着実に講じられてきており、基本的にその効果を見極めたい。船舶の内燃機関については、いずれにしても事業者サイドで部品の点検・交換のための解放が必要であることを考えると、さらに負担を軽減するためには、検査のための解放と部品の点検・交換のための解放を同じタイミングで行えるようにすることが考えられる。そのためには、引き続き、機関計画保全検査の適用条件を緩和することにより、同検査をより多くの事業者が容易に活用できる検査方式とすることが考えられる。

3. 小型船舶の範囲について

総トン数 20 トン未満を小型船舶とする現行の区分を変更し、より大きな船舶を小型船舶とすれば、船舶のハード面及び船員資格の面から負担の軽減につながるなどの議論がある。小型船舶の総トン数の区分をすべての船種について変更することは、小型船舶による事故が船舶の事故の全体の約 75%を占める現状等から見て困難と考えられる。一方、小型船舶の事故の大半は、プレジャーボートであり、小型の旅客船の事故は小型船舶事故全体の 1.3%にすぎない。また、小型の旅客船が過去 5 年間で死者・行方不明者をともなう事故を起こした例はない。

このような事実などを考慮すると、事業者負担を軽減する観点から小型船舶に該当する旅客船の範囲を拡大する（例えば、バリアフリー設備の設置の拡充が求められる状況にあるが、バリアフリー設備に係るトン数を除外して考えるなどの方法も一案か）ことについては、今後十分に検討する価値があるものと思われる。なお、拡大に当たっては安全面等での追加的な検証が必要である。

4. 港の区域の変更について

距離に大きな相違がなく、海象、海上交通の状況などが近似する 2 つの航路があり、労働環境が似通っている場合には、同一の労働基準が適用されることが合理的であると考えられるが、仮に 2 つの航路のうち的一方が港則法上の港の区域内にあり、他方が区域内にないときには、労働基準法と船員法の異なる労働基準が適用されるのが通常である。同一の労働基準の適用を確保するため、港則法上の港の区域を変更することについては、当該区域に準拠する他の多くの法律の適用範囲が変わり、副次的影響が大きすぎると考えられる。一方、船員法上は、国土交通大臣が政令で港則法上の港の区域とは異なる船員法上の港の区域を設定することができることになっており、同区域が港則法上の港の区域の外に広がるような例はこれまでに少ないものの、同一の労働基準の適用を確保するために、船員法上の「港」の区域についてより弾力的な対応を検討することは可能と考えられる。ただし、弾力的な対応を検討するに当たっては、さらに広く関係者の意見を踏まえつつ、個別の港の海象、海上交通の状況などを

検証する必要がある。

5. 船内サービス向上のための船員雇用について

(1) 船員法の適用対象

現行法制上は、直接運航に従事せず、労働の内容や形態が陸上労働者と差異がない者（物品販売員、ウェイター・ウェイトレス等）で、通常自宅から通勤でき、陸地に近接する海域を航行する船舶でのみ労働する者についても船員法が適用されている。旅客船におけるサービスを向上するためには、雇用形態の多様化や雇用の拡大が必要であり、このような観点から、船員法の適用範囲について議論を深めていく環境を整える必要がある。そのためにも、今後十分に関係各機関と協議していくことが望まれる。

(2) 船員の最低賃金のあり方について

船員の最低賃金については、法令上は月給以外の単位で定めることが可能であることから、陸上労働者と同じように最低賃金を月給以外の単位で定めることは合理的である。また、旅客船におけるサービス向上のために雇用の拡大を図るという観点から、現行制度においても認められている既存の減額特例の活用事例を増やすべく、減額特例の手続の迅速化、簡易化を要望することや、現状は業務のいかんを問わず一律に定められている最低賃金について、様々な業務の類型に応じてそのあり方を検討することも考えられる。ただ、この点は海上労働に従事する人々の生活に直結するものであるから、関係各方面との緊密な意思疎通を図りながら合意形成を図っていく必要がある。

6. 航海当直の配乗に係るトン数区分について

総トン数 700 トン以上の船舶については航海当直 2 名の乗船が必要となる（船員法第 70 条、通達「船員法の定員規制について」（平成 5 年施行））。699 型の内航貨物船であって、船員不足対策として船員の居住区を拡大した結果総トン数 750 トン未満となるもので一定の要件を満たしたものについては、上記定員通達において、特例措置として、各航海当直において航海当直 1 名の乗船でよい総トン数 700 トン未満の船舶としての取扱が行われている。

船舶の事故全体の中で旅客船の事故は少なく、死者・行方不明者をともなう事故は過去 5 年間で 1 件のみである。また、居眠り防止装置の搭載がすすめられていることを踏まえると、旅客輸送手段として旅客の人命を運ぶという要素はあるものの、内航貨物船についてはすでに一定の規制緩和が行われていることから、旅客船に係る航海当直の配乗に係る総トン数 700 トン区分についても、内航貨物船同様の緩和措置を講じることに否定的な根拠はないように思われる。ただし、安全性に関わる案件であることに鑑み、安全面等についての検証を行った上で、その実現に向けて関係諸

機関と合意形成を図っていく必要がある。

7. その他

(1) カボタージュ規制について

外国のクルーズ客船事業者が発表した日本市場をターゲットとしたクルーズ実施計画については、規制当局は、クルーズ船においては国内港間の輸送があっても、最終下船港までのクルーズ期間中に外国の港に寄港すれば、カボタージュ規制に抵触しないと解しているようである。

外国のクルーズ船事業者の外国籍船による市場参入には我が国の港や観光の振興、クルーズ事業全体の活性化につながるメリットもあるが、そのメリットを活かすためには、日本籍船を用いている我が国のクルーズ客船事業者に対する負担軽減策などを通じて、外国籍船を用いるクルーズ客船事業者と我が国事業者の間に平等の競争条件が与えられている必要がある。この観点に基づき、競争条件の平等化など国内事業者への影響を踏まえた適切かつ迅速な対応が望まれる。

(2) 船舶検査、航行規制に関する指導の統一性について

船舶検査、航行規制の指導に関しては、行政側に事案を全国的に統一して相談できる窓口を設置してもらうなどの措置が有効と考えられる。