

オーストラリアにおける内航海運の動向と カボタージュ規制に関する研究

Trends in Australian Coastal Shipping and Cabotage Regulation

李 志明*

Jimyoung Lee

産業基礎素材の長距離輸送を担う内航海運において、国内輸送を自国船に保留するカボタージュ規制が一般的である。オーストラリアは 1998 年からカボタージュ規制を緩和し、外国船に国内輸送を許可した。2012 年、内航活性法の制定により事業規制が変わったが、外国船の輸送は増加傾向にある。カボタージュ規制は内航産業の保護と輸送の安定確保の両面を考慮する必要がある。このことは日本の内航海運にも示唆することが多い。

キーワード：オーストラリア内航、カボタージュ、輸送許可、一時免許

I. はじめに

内航海運輸送は主にオイルや鉄鉱石など産業基礎素材を輸送する役割を果たしてきており、環境に優しい輸送モードとしても再び重要性が高まっている。内航輸送は国内で完結するため、一国の独自の制度や政策に影響されるのが一般的である。しかし、内航海運に関する制度の中には、世界の多くの国で実施しているカボタージュ (Cabotage) 規制がある。カボタージュとは、国内港間の輸送を意味しており、国内港間の輸送を自国船だけに留保することをカボタージュ規制という。カボタージュ規制は、国際慣習法上確立した制度である (森他 2014)。

日本の内航海運においては、1899 年に「船舶法」第 3 条にてカボタージュの留保が明記され、長期にわたりカボタージュ規制を堅持してきた。ただ、同条に「国土交通大臣の特許を得たる時はこの限りに在らず」と但し書きがあり、2010 年 3 月に当時の大臣が特許として、沖縄の特別自由貿易地域等と本土の間で一部の外国船による輸送を認めた。また、他の地域においても経済活性化や輸送コスト削減などの効率化を目的にカボタージュ規制の緩和が要求されている。

カボタージュ規制は、主に、国内産業の保護、自国民の雇用の確保、安全の保障などの理由から実施されている。しかしながら、世界における経済の自由化および規制緩和の動向もあり、カボタージュ規制に対する批判もある。さらに、若年層の船員忌避という現状を考えると、自国民の雇用を確保するためにカボタージュを規制することも説得力に欠け、外国船による輸送は不安

定であるという論理は正当化できないという批判もある（李 2011）。

実際、各国の経済動向と物流動向を考慮して、カボタージュ規制を緩和している国や地域も増加している（詳細は、李（2011）に詳しい）。例えば、ヨーロッパでは、従来、多くの国でカボタージュ規制を実施していたが、EU の形成によりカボタージュ規制はなくなった。さらに、イギリスやドイツなど、EU 域外の外国船に対しても完全に開放している国もある。また、韓国もカボタージュ規制を堅持してきたが、2000 年代に入り、外航運送事業者の内航運送事業登録、外国船による特定二港間の輸出入コンテナ貨物の輸送、内航事業者の外国船の用船などカボタージュ規制が緩和された。

一方、オーストラリアは、1997 年末、海運事業の効率性向上を目標に、外国船にも内航輸送を開放した。つまり、船籍に関わらず免許または許可を得ることで内航輸送ができるようになった。その後、2012 年 7 月、同国における「内航活性化法」の制定により、内航海運事業が許可制から免許制に移行した。これによってカボタージュ規制がまた変わっているが、それに関する研究は見当たらない。

そこで、本研究は、オーストラリアの内航海運におけるカボタージュ規制の動向を明らかにし、日本の内航海運への示唆点を考察する。そのため、本研究では、オーストラリアにおける国内輸送と内航海運の動向を分析（Ⅱ）した上で、内航海運におけるカボタージュ規制の動向を明らかにする（Ⅲ）。そして、本研究のおわりとして、日本のカボタージュ規制への示唆点を考察する（Ⅳ）。

世界において内航海運に着目した研究はあまりない。外航海運と比較して市場が小さいことが大きな理由であろう。また、多くの国において、自動車貨物輸送の増加に伴い、内航海運の輸送分担率が減少していることも一つの理由であろう。一方で、カボタージュ規制は、上記のように、規制の堅持と自由化の議論が続いており、さらなる研究が必要である。この点に、本研究の意義があろう。

Ⅱ. オーストラリアにおける内航海運の動向

1. オーストラリアの国内輸送の分析

a. オーストラリアの国内輸送の特徴

オーストラリアの国内輸送には、鉱物資源の輸出が深くかかわっている。つまり、内陸の鉱山で鉄鉱石や石炭またボーキサイトなどを採掘し、港までレール輸送する。そして、本積みされる輸出港まで内航フィーダー輸送される場合がある。

また、オーストラリアは国土が広いが各州の首都に人口や産業が密集しており、州内輸送または隣接した州間輸送は貨物自動車で道路輸送されている。ただし、タスマニア州と本土の間では地理的特徴から内航輸送されている。

b. オーストラリアの国内輸送の推移

オーストラリアにおける国内輸送は増加してきた。オーストラリアの Bureau of Infrastructure, Transport and Regional Economics ¹⁾ (以降、BITRE) のデータによると、1984 年度の国内輸送量 (トンキロベース) は 2,405 億トンキロであったが、30 年後の 2014 年度には 7,191 億トンキロと、約 3 倍増加した (図 1)。

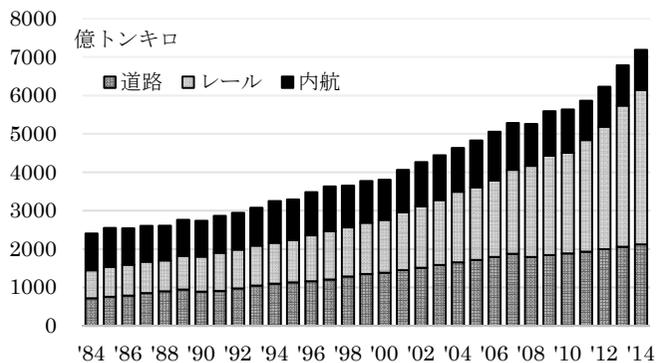


図 1. オーストラリアの国内輸送量の推移 (トンキロベース)

出典：Bureau of Infrastructure, Transport and Regional Economics 『Australian Infrastructure Statistics Yearbook 2016』(2017)、『Coastal Freight in Australia』1995-1996 (1998) から 1998-1999 (2001) までの各年データ、『Australian Sea Freight』1999-2000 (2002) から 2014-2015 (2017) まで各年のデータを基に筆者作成

注：『Australian Infrastructure Statistics Yearbook 2016』に 2005 年からの航空輸送量が掲載されているものの、全体の 0.08%に過ぎないため分析対象外とした。

オーストラリアの国内輸送の約 70%がバルク貨物である。特に、近年は鉱物の輸送がさらに増加してきたが、その多くをレール輸送するため、レール輸送量が急激に増加している。2004 年と 2014 年の時点の輸送量をモード別に見ると、道路輸送は 1,652 億トンキロから 2,120 億トンキロへ約 28%増加したが、レール輸送は 1,839 億トンキロから 4,016 億トンキロへ約 118%増加した。一方、内航輸送は 1,141 億トンキロから 1,052 億トンキロへ約 8%減少した。国内で消費される石油と鉄鉱石の輸送が減少したためである (BITRE 2017)。

2014 年度の時点では、輸送分担率はレールが約 56%で最も高い。1984 年度の約 30%から大幅な増加である。それとは逆に、内航輸送の分担率が約 40%から約 15%へ大幅に減少している。道路輸送の分担率は約 30%として大きな変化はない (図 2)。

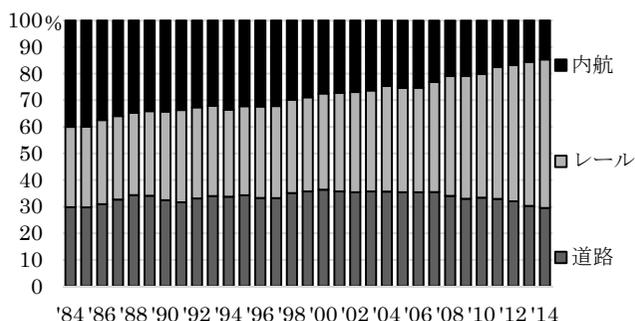


図2. オーストラリアの国内輸送における輸送機関別の分担率 (トンキロベース)

出典・注：図1と同じ

次に、輸送重量 (トン) ベースの輸送量を見てみる。ただし、連続したデータがないため、2003年度と2013年度の実績を比較する。2013年度の輸送量は34億トンであり、2003年の23億トンから約47%増加した。トンベース輸送量のうち66.2%が道路輸送である。2003年と比べて、輸送量は約34%増加したものの、分担率は減少した。レール輸送は約88%増加し、分担率も25.3%から32.3%へ増加した。一方、内航は輸送量も分担率もわずかながら減少し、2013年度の分担率は1.5%しかない (表1)。

表1. オーストラリアの国内輸送量 (トンベース) と輸送機関別の分担率

		道路	レール	内航	合計
'03	百万トン	1,696.0	590.9	53.2	2,340.1
	分担率	72.5%	25.3%	2.3%	100.0%
'13	百万トン	2,276.5	1,111.5	52.0	3,440.1
	分担率	66.2%	32.3%	1.5%	100.0%

出典：Bureau of Infrastructure, Transport and Regional Economics 『Australian Infrastructure Statistics Yearbook 2016』(2017) のデータを基に筆者作成

2. オーストラリアの内航海運輸送の動向

a. オーストラリアの内航海運輸送の特徴

上記のように、オーストラリアでは内陸の鉱山から採掘した鉱物資源をレールで港まで運び、内航海運を利用し、フィーダー輸送される例が多い。たとえば、クィーンズランド Weipa 港から Gladston 港までのボーキサイトの輸送、西オーストラリアの Hedland 港からニューサウスウェールズ州の Kembla 港までの鉄鉱石の輸送、これだけで内航輸送の約50%を占めている。また、タスマニア州の貨物が約9%を占めている (BITRE 2014)。

b. トンベースでみるオーストラリアの内航海運輸送の動向

ここでは、内航海運輸送の動向を分析するために、貨物別にトンベースとトンキロベースの両方で分析する。ただし、貨物別のデータの入手可能性から、分析期間を2003年度から2014年度までの12年間とする²⁾。なお、貨物は、ドライバルク、リキッドバルク、コンテナ、その他の4つに分類する。

まず、トンベースでの内航海運の輸送量の動向を見てみる(図3)。2003年度オーストラリアの内航輸送量は5千3百万トンであった。その後、2006年度の5千9百万トンまで約11%増加した。しかし、それ以降は減少に転じ、2014年度には5千万トンと、2006年度に比べ約15%減少となっている。これは、1998年度(4千8百万トン)以来、最も少ない輸送量である。

貨物別に見ると、ドライバルク貨物は2003年度の3千万トンから2014年度の3千5百万トンまで増加したものの、リキッドバルク貨物は同期間1千5百万トンから8百万トンまでほぼ半減した。コンテナ貨物は4百万トンまで減少した時(2010年度)もあるものの、12年間大きな変動はなく5百万トン前後で推移している。また、その他の貨物は3百万トンから5百万トンまで増加した時(2010年度)もあるものの、2014年度は1百万トンまで減少している。

その結果、ドライバルク貨物の割合が、57%から71%へ大幅に増加した一方で、リキッドバルク貨物が29%から16%へ減少した。コンテナ貨物の割合は10%前後で推移し³⁾、その他の貨物は5%から2%へ減少した。

c. トンキロベースでみるオーストラリアの内航海運輸送の動向

次に、トンキロベースで内航海運の輸送量の動向を見てみる(図4)。2003年度には1,173億トンキロであったが、2006年度には1,276億トンキロと約9%増加した。その後は減少に転じ、2014年度は1,052億トンキロと、2006年度に比べ約18%減少している。

貨物別には、ドライバルク貨物が2003年度の732億トンキロから2014年度の829億トンキロまで増加したものの、リキッドバルク貨物は354億トンキロから155億トンキロまで半分以上も減少している。コンテナ貨物は65億トンキロから59億トンキロへ減少し、その他の貨物は22億トンキロから9億トンキロまで減少した。

その結果、トンキロベースでドライバルク貨物が62%から79%へ大幅に増加した一方で、リキッドバルク貨物は30%から15%へ減少した。コンテナ貨物は5%前後で推移し、その他の貨物は2%から1%へ減少した。

このように、トンキロベースで見てもドライバルク貨物の割合(79%)が最も高い。この割合は、トンベースの割合(71%)よりもさらに高い。一方、コンテナ貨物の割合(6%)はトンベース(11%)より低い。これは、輸送距離の違いによるものである。特に、ドライバルク貨物は上記のように産地が限られており、輸出港まで長距離を輸送する例が多い。その反面、コンテナ貨

物は、各州の首都に人口や産業が密集していることから、ドライバルク貨物より短距離輸送となる。実際に、トンキロをトンで割って求めた平均輸送距離をみると、ドライバルク貨物は 2,389 キロメートルであり、コンテナ貨物は 949 キロメートルである。このように、輸送距離の差が大きい。

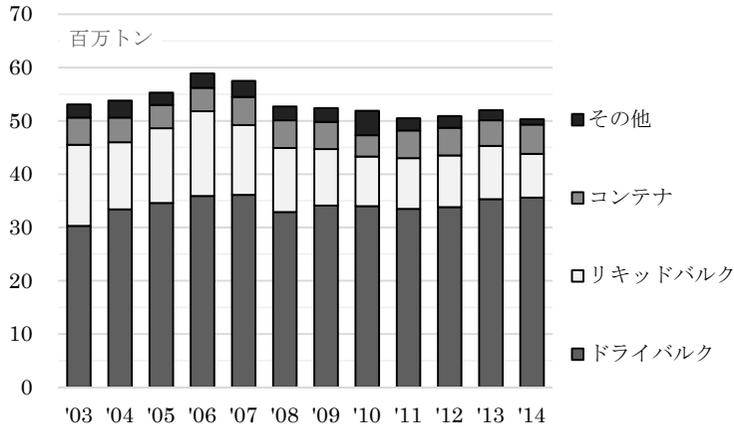


図3. オーストラリアの内航海運における貨物別輸送量の推移 (トンベース)

出典： Bureau of Infrastructure, Transport and Regional Economics 『Australian Sea Freight』 各年のデータを基に筆者作成

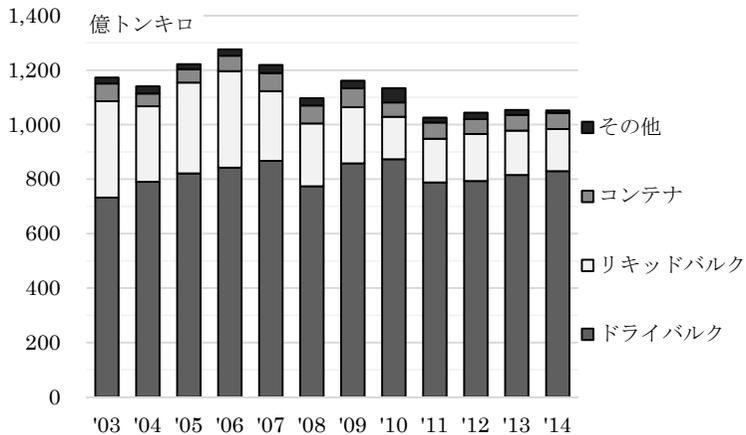


図4. オーストラリアの内航海運における貨物別輸送量の推移 (トンキロベース)

出典：図3と同じ

Ⅲ. オーストラリアの内航海運におけるカボタージュ規制の動向と効果

1. 内航海運事業の動向

a. データの注意点

BITRE の『Australian Sea Freight』には、船舶データも集計されている。船舶は、2 千 DWT (Dead Weight Ton; 載貨重量トン) 以上の「メジャー船舶」と、それ未満の「マイナー船舶」に大別されている。

メジャー船舶は内航と外航に細分されている。寄港数の 80% 以上を国内港が占めている場合を内航船と定義しており、逆に 20% 以上を海外港が占めている場合を外航船と定義している。そのため、内航免許を持つ船舶が半分を国内港に寄港しても、外航船として集計されていることに注意が必要である。

一方、マイナー船舶では内航と外航の区分がない。2014 年度時点で、2 千 DWT 未満のマイナー船舶において、本国船が 24 隻・2.6 万総トンであり、外国船が 3 隻・3 千総トンである。一般的に内航船が外航船より小規模であることを考えると、これらの船舶の多くが内航に従事していると考えられる。しかし、明確な区分がないため、本研究では対象外とする。

よって、ここでは 2,000DWT 以上の内航船が対象となる。

b. 本国船の動向

BITRE のデータによると、2014 年度オーストラリアの内航海運における本国船は、わずか 20 隻、約 27 万総トンに過ぎない。10 年前の 2005 年度 (32 隻、約 61 万総トン) と比較しても大幅に減少しており、特に総トン数は半分以下まで減少している (表 2)。

なお、平均総トン数 (総トン数を隻数で割った数値) も 2009 年度以降は減少傾向にある。2005 年度には 1.9 万総トンであり、2009 年度には 2.1 万総トンにわずかながら増加したものの、2014 年度には 1.3 万総トンに減少している。このように、本国船の平均サイズが小さくなっている。

c. 外国船の動向

一方、オーストラリアでは、前章で述べたように、外国船による内航海運輸送が可能となっており、外国船の隻数と総トン数は増加している。隻数は、2005 年度の 3 隻から 2010 年度には 22 隻まで増加したものの、2014 年度には 16 隻となった。総トン数は、8 万総トンから 62 万総トンと 7 倍以上も増加した (表 2)。

平均総トンも増加傾向にある。2005 年度は 2.8 万総トンであったのに対して 2014 年度には 3.9 万総トンである。2014 年度時点で、本国船 (1.3 万総トン) より 3 倍大きい外国船を利用していることが分かる。

d. オーストラリアの内航海運における船舶数の動向

以上で、自国船の減少傾向とは逆に、外国船が増加傾向にあることが分かった。自国船と外国船を合わせると、オーストラリアの内航海運で用いられる船舶数となる。その船舶数は、2005年度の35隻（約70万総トン）から増加し、2010年度の48隻（約108万総トン）にピークとなった。その後は減少に転じ、2014年度には36隻（約89万総トン）になっている。また、平均総トン数は2005年度の2万総トンから2014年度の2.5万総トンまで増加してきた（表2）。

表2. オーストラリアの内航海運における船舶数

年度	自国船		外国船		合計	
	隻数	総トン数 (千トン)	隻数	総トン数 (千トン)	隻数	総トン数 (千トン)
'05	32	611	3	85	35	696
'06	30	594	9	242	39	835
'07	28	553	16	390	44	943
'08	29	556	17	473	46	1,029
'09	28	588	17	453	45	1,041
'10	26	535	22	544	48	1,079
'11	23	464	19	529	42	993
'12	19	270	19	619	38	888
'13	21	290	18	665	39	955
'14	20	267	16	621	36	888

出典： Bureau of Infrastructure, Transport and Regional Economics 『Australian Sea Freight 2014-15』（2017）のデータを基に筆者作成

e. オーストラリア海運における自国船の減少の理由

内航と外航を問わず、オーストラリア籍船は48隻・71万総トンと、非常に少ない。2005年度の59隻・125.4万総トンと比べても、大幅な減少である。

オーストラリア籍船が少ない理由として、イギリスとの関係からイギリス船隊に依存していたこと、第二次世界大戦後に設立した「オーストラリア国営海運（ANL；Australian National Line）」を1998年に海外の船会社に売却したことがあげられる（種市2011）。また、オーストラリア政府の海運に対する意識も大きな理由と考えられる。2009年6月、当時インフラ交通大臣であるAlbaneseは、2009年の大臣演説で「今までの政権は、オーストラリアを荷主として考えており、海運国としては考えていない」と指摘している。つまり、海運の重要性に関する意識がなかったため、自国船の確保に努めなかったと考えられる。

2. 内航海運における事業規制

a. 「航海法 (Navigation Act 1912)」による免許制と許可制

オーストラリアで内航海運輸送を業とするためには、2012年6月30日までは「航海法」の6章に基づき、インフラ交通大臣⁴⁾による免許または許可が必要であった。

免許は、船舶に交付している。有効期間は1年であり、年度末である6月30日に更新する仕組みである。免許を取得するための条件は、対象船舶が過去の1年間（または今後）外国政府から補助金を受けたこと（受ける予定）がなく、オーストラリアの運賃体系に基づいて船員に賃金を払うことである。

許可は、免許事業者がいない場合または免許事業者による輸送が不適切である場合のみ付与される。また、当該輸送が公益上必要であると認められる場合に限っている（同法286条）。許可には、申請した港間において特定貨物を一度のみ輸送できる Single Voyage Permit (SVP) と、3か月間（2002年12月までは6か月）有効である Continuing Voyage Permit (CVP) の2種類がある。

許可を取得する際にかかる費用は、SVPがAUD200であり、CVPがAUD400である（2012年時点）。免許取得費のAUD22とは大きな差である。有効期間や取得費の差からすると、費用増を相殺できるほどの十分な貨物量が確保できた時のみ、許可を申請すると考えられる（Brooks 2012）。

b. 「内航活性化法 (Coastal Trading (Revitalising Australian Shipping) Act 2012)」による免許制

2010年末、インフラ交通省 (Department of Infrastructure and Transport) は海運改革を目標に協議案を発表した。それには、CVPの廃止、SVPの規制強化、そして一時免許 (Temporary license) の導入などが含まれていた。一時免許は、CVPがなくなった場合、普通の免許に転換するまでの一時的な措置として位置づけられていた。しかし翌年の協議案では、SVPも含めて許可制を廃止し、免許制に転換する案を発表した。その後、2012年7月に「内航活性化法」が制定され、内航海運事業は免許制に移行することになった。約100年間続いてきた「航海法」による事業規制が替わった出来事である。

現在、オーストラリアで内航海運輸を業とするためには「内航活性化法」の4章に基づき、以下の3つの免許の中で一つを取得しなければならない⁵⁾。なお、免許は州際輸送に付与するものであり、州内輸送のためには免許を取得した後、同法12条に基づいて船舶毎に別途申請する必要がある。

第一に、一般免許 (General License) がある。これは、自国船に付与するものであり、船員はオーストラリア人かビザ所有者でなければならない。大臣が5年以下の期限を決めて付与する。

第二に、一時免許 (Temporary License) がある。これは、既存の許可制の受け皿として外国船が取得できる免許であり、12か月以上あらかじめ決められた輸送のみを行う時に取得できる。また、最少5回輸送という条件がある。このとき、ある港で船積みし、別の港湾で陸揚げすること

を1回輸送とする。

第三に、緊急免許 (Emergency License) がある。これは、災害などの緊急事態に対応するために、大臣が30日以内で輸送可能期間を決めて付与する。

これらの免許のうち、緊急免許は特別な状況下で適用されるものである。よって、通常の内航海運における貨物輸送においては、一般免許と一時免許が競合関係にある。なお、一般免許の取得費はAUD110であり、一時免許の取得費はAUD400である。このことと有効期間からすると、費用増を相殺できるほどの十分な貨物量が確保できた時のみ、一時免許を申請すると考えられる。

3. オーストラリアの内航海運におけるカボタージュ規制の動向と効果

a. 内航海運輸送における外国船の参入制度

1998年以前は、オーストラリアも、世界の他の国と同様に、カボタージュ規制を維持してきた。その時は、大臣の許可を得た場合のみ、例外として外国船による内航輸送が認められていた。なお、大臣の許可を得られる場合とは、自国船が不足または不適合である場合、そして外国船による輸送が公益上望ましい場合である。

しかし、内航海運事業の効率化と競争の促進を目標に、1997年12月にオーストラリアの「航海法」を改正した。この改正によって、上記した免許と許可の付与に当たっては、自国船と外国船の区別がなくなり、外国船による内航輸送が認められた。このとき、自国船の場合、免許を取得する可能性が高い。なぜならば、取得費用が安くて輸送制限も無いためである。よって、許可による輸送はほとんどが外国船によって行われていると推測できる。

「航海法」の改正によって1998年度から、外国船は一般的に許可を取得して輸送していたが、前述したように「内航活性法」(2012)によって許可制が廃止されてからは、一時免許 (Temporary license) を取得して輸送している。ただし、外国船が一時免許を申請した時、政府はその情報を一般免許所有者に公開する。その理由は、一般免許所有者、すなわち自国船による輸送可能性を先に確認するためである。

b. 外国船による輸送件数の推移

オーストラリア内航海運においてカボタージュ規制が緩和された1998年から、外国船による輸送が増加している。

1998年の実績データはなく、BITREが1999年度以降から関連データを公開している。1999年度において、許可を取得した外国船による輸送件数は895件であった。その後、2003年度から急激に増加し、オーストラリア内航輸送量が最高であった2006年度には3,791件まで増加している。特に、2004年度から2006年度までは、3か月間継続して輸送可能なCVPによるものが半分以上となっており、この時期に外国船による安定的な輸送が行われたと考えられる。その後は減少に

転じ、許可制度が終わる 2011 年度は 1,745 件まで減少した。それにもかかわらず、カボタージュ規制が緩和した直後と比べると、依然として多い件数である。そして、新しい事業規制が始まった 2012 年度は、一時免許を取得した外国船による輸送件数が 1,625 件であった。それから 2013 年度は 1,876 件となり、さらに 2014 年度には 1,963 件まで増加してきた (図 5)。

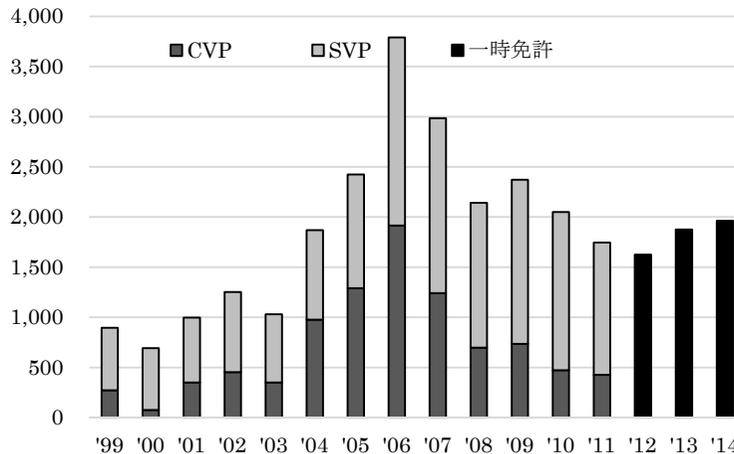


図 5. 外国船による輸送件数

出典：Bureau of Infrastructure, Transport and Regional Economics 『Australian Sea Freight』 1999-2000 (2002) から 2001-2002 (2004) までと 2014-2015 (2017) のデータを基に筆者作成

c. 外国船による輸送量の推移

ここでは、上記と同様の BITRE のデータを用いて、1999 年度以降、許可と一時免許によって外国船が行った輸送量の推移を見てみる。

まず、トンベースでは、1999 年度に 3.7 百万トンが外国船により輸送された。オーストラリア内航輸送量に占める割合は 7.2%であった。翌年には 7 百万トンに倍増し、割合も 13.5%まで急増した。その後も、増加傾向にあり、2006 年度には 16.7 百万トン (28.3%) に上っている。それ以降 2011 年度までは、輸送量は減少傾向にあったものの、新しい免許制に移行してからは再び増加している。ただし、2012 年度には既存の許可による輸送はデータに集計されておらず、また一時免許保有者の「輸送実績報告書」において輸送量が必須項目ではなかったため、一部の輸送量が集計されていないことに注意が必要である。2014 年度には、15.3 百万トンが外国船によって輸送されており、その割合も 30.4%と最高を記録している (図 6)。

トンキロベースでは、トンベースに比べて、輸送量や割合の変動が大きい。1999 年度に 99 億トンキロで、その割合は 9.1%であった。その翌年は、302 億トンキロ、28.9%に急増した。このように、年度によって大きな差があるものの、2010 年度は 460 億トンキロ、40.4%を記録してい

る。そして、2012年度以降も増加し、2014年度には、408億トンキロの輸送量となり、38.8%の割合となっている（図7）。

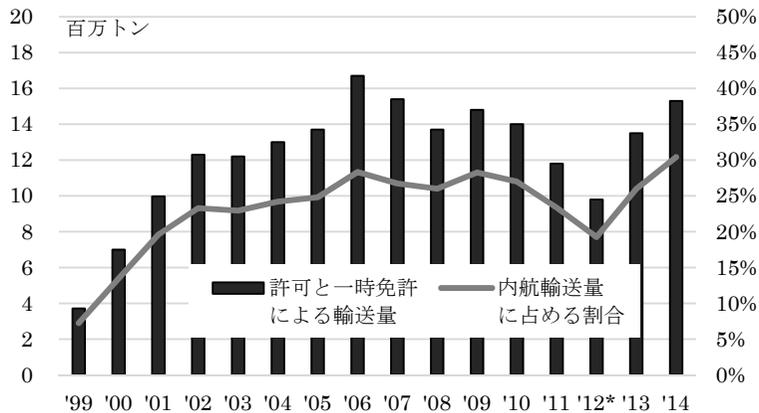


図 6. 外国船による輸送量と割合（トンベース）

出典： Bureau of Infrastructure, Transport and Regional Economics 『Australian Sea Freight』 1999-2000 から 2001-02 までと、2014-2013、2014-2015 のデータを基に筆者作成

注) 2012年度は事業規制が変わったときであり、既存の許可による輸送データなどは反映されていない。よって、実際より少なくなっていることに注意が必要である。

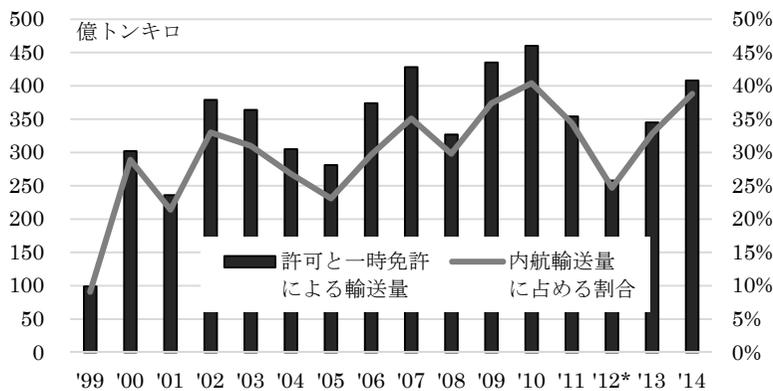


図 7. 外国船による輸送量と割合（トンキロベース）

出典・注）：図6と同じ

以上のように、オーストラリアの内航海運においてカボタージュ規制が緩和され、外国船による輸送量は増加傾向にあることが分かった。現在、オーストラリア内航輸送量の3割以上が外国船によるものである。ただし、この数値には注意が必要である。一時免許による外国船の輸送は

基本的に州際輸送に許可されるものであり、内航輸送量には州内輸送量も含まれている。そのため、州際輸送に限って考えると、外国船による輸送量の割合はさらに高くなる。

d. 外国船による輸送の特徴

外国船による輸送の特徴の一つとして、自国船より長い距離を輸送していることが挙げられる。トンキロベース輸送量をトンベース輸送量で割った平均輸送距離をもって自国船と外国船を比較してみると、1999年度から2014年度の平均値（中央値）で、自国船の場合は1,937キロ（1923キロ）であり、外国船の場合は2,768キロ（2666キロ）である。外国船が自国船より約800キロ長く輸送していることになる。

もう一つの特徴として、バルク貨物の輸送またはバルク船の割合が多いことである。この特徴は、外国船がどの品目を多く輸送しているかを見ることで分かる。そのため、外国船による輸送量の割合を品目別に分析した。分析する時点は、カボタージュが緩和された翌年の1999年度、トンベースで輸送量が最も多かった2006年度、そして最近の2014年度である。ただし、2014年度には品目別のデータがないため、船種別に分析した。

1999年度は、オーストラリアの内航輸送量の7.2%を外国船が分担していたが、品目別には多少の差がある。鉄鉱石と石油製品はそれぞれ11.6%と11.8%が外国船により運ばれていた。しかし、ボーキサイト・アルミナは、外国船による輸送はほとんどなかった。一方、2006年度は、外国船による輸送量の割合は29.6%であったが、鉄鉱石の場合はその割合が59.3%と、自国船よりも多くを運んだ結果となる。また、石油製品も38.4%が外国船により輸送されている。ボーキサイト・アルミナ（9.4%）は、他の品目に比べて外国船による輸送は少ないものの、1999年度と比べると多く増加した（表3）。

2014年度は、石油製品などを運ぶリキッドバルク船の98.9%が免許による輸送を行っている。つまり、州際輸送である。また、そのほとんどが外国船によって輸送されている。62.0%が一時免許による輸送であり、36.0%が経過免許による輸送である。このとき、経過免許（Transitional General License）とは、従来の事業規制下で免許を保有していた外国船に付与したものである。新しい免許制への移行による経過措置であり、現在は申請できない。

鉄鉱石などを運ぶドライバルク船においては、免許による輸送が50.9%である。つまり、免許を要しない州内輸送が約半分であることを意味する。これは、オーストラリア内航輸送量の約3割がクィーンズランドのWiepa港からGladston港までのボーキサイト輸送であることからの影響であろう。免許によるドライバルク船の輸送では、一時免許と経過免許がそれぞれ25.7%と11.4%を占めている。自国船の一般免許による輸送量の割合は13.9%であり、外国船より少ない。このように、ドライバルク船の輸送量の約73%が外国船による輸送である。

一方、その他の船では、82.4%が自国船により輸送されており、一時免許による外国船の輸送

は 16.7%と、他の船種に比べて低い。その他の船にはコンテナ船が含まれているが、その約 17% が外国船による輸送であり、他の船種に比べてかなり少ない。このことが、外国船がより長い距離を輸送していることにも反映されていると考えられる。

内航輸送全体においては、一時免許と経過免許による輸送がそれぞれ 30.4%と 14.0%である。合わせて 44.4%であり、自国船の 20.5%の倍以上となる。オーストラリアの内航輸送において、免許による州際輸送は 65.0%であるが、その約 7 割が外国船により行われていることが分かる（表 4）。

表 3. 品目別にみた外国船による輸送量の割合（トンベース）

	1999	2006
鉄鋼石	11.6%	59.3%
パーキサイト	0.2%	9.5%
原油	7.3%	27.8%
石油製品	11.8%	38.4%
その他	8.5%	33.2%
全体	7.2%	29.6%

出典：Bureau of Infrastructure, Transport and Regional Economics 『Australian Sea Freight』 1999-2000（2002）、2006-2007（2009）のデータを基に筆者作成

表 4. 船種別にみた免許の種類別輸送量の割合（トンベース、2014 年度）

	外国船		自国船	免許輸送 の計
	一時免許	経過免許	一般免許	
リキッドバルク船	62.0%	36.8%	0.1%	98.9%
ドライバルク船	25.7%	11.4%	13.9%	50.9%
その他の船	16.7%	0.0%	82.4%	99.1%
全体	30.4%	14.0%	20.5%	65.0%

出典：Bureau of Infrastructure, Transport and Regional Economics 『Australian Sea Freight』 2014-2015（2017）のデータを基に筆者作成

IV. おわりに

1. 本研究のまとめ

本研究では、まず、オーストラリアの内航海運における輸送動向を明らかにした。内航輸送の

分担率が低く、自国船が非常に少ない。しかし、船舶が極めて大きく、長距離を輸送している。また、バルク貨物が大半を占めている。

次に、オーストラリアのカボタージュ規制の動向と効果を明らかにした。1998年から、内航海運事業の許可と免許を取得する際に自国船と外国船の区分がなくなり、2012年度の免許制への移行後にも、一時免許による外国船の輸送が可能となっている。このようなカボタージュ規制の緩和によって、外国船による輸送量が増加してきた。現在、オーストラリアの内航輸送量の約3割が、また州際輸送の約7割が外国船によるものである。自国船に比べて、外国船による輸送は長距離であり、ほとんどがバルク貨物の輸送である。

2. 日本の内航海運におけるカボタージュ規制への示唆点

本研究の背景で述べたように、世界における経済の自由化および規制緩和の動向や、輸送効率性の向上などを理由に、日本においてもカボタージュ規制の緩和を要求する声もある。実際に、ヨーロッパや韓国、そして本研究で明らかにしたオーストラリアもカボタージュ規制を緩和した。

しかし、長期間にわたり堅持されてきた制度を変更するためには、十分な理由が必要であろう。すなわち、ヨーロッパは経済的に共同体になったことが理由であり、韓国は内航海運の市場が小さいことに加え、弱体な自国船による低い効率性が理由である。オーストラリアも、内航海運の市場が小さく、さらに自国船が極めて少ない。種市（2011）は、オーストラリアのカボタージュ規制の緩和について、以下のように述べている。

“オーストラリア最大の都市シドニーから、反対側西の最大都市の港フレマントルまで、約2,100マイルである。22ノットで航行しても4日間必要である。1隻では週毎の周航も不可能である。特に消費物資は、人口の少ないこの国では貨物量も限られ、オーストラリア沖を航行する外国船に託すのは現実的な選択であろう。・・・(中略)・・・オーストラリアは1990年代の経済自由化の一環でカボタージュを開放したとする説を聞くが、これは誤りである。堅持したくてもできず、むしろ合理的な選択であった。”

日本内航海運組合総連合会と内航海運安定基金(2017)のデータによると、2015年度において、日本の内航輸送量は約3.7億トンである。その分担率は7.8%であるが、トンキロベースでは44.3%に上る。船舶数は、100総トン以上の船舶を対象とすると、2016年度末時点で3,424隻・365万総トンである。オーストラリアのデータでは2000DWT以上を集計しているため、日本とは単純比較ができないが、日本のデータで2000総トン以上を集計すると、401隻・223万総トンである。このように、日本の内航海運の市場は小さいとは言いがたく、船舶が弱体であるとも言いきれない。つまり、EUや韓国やオーストラリアとは異なり、日本の内航海運は自国船だけで産業として確立できる。

一方で、オーストラリアの内航は、鉄鉱石の輸出に伴うフィーダー輸送が多い。つまり、数少

ない荷主が特定貨物を長距離フィーダー輸送していることであり、上記の種市の指摘にも説得力がある。日本でも、特にバルク貨物輸送においては、数少ない荷主の影響力が大きい。そのため、輸送コスト削減を理由に今後もカボタージュ規制の自由化を要求する可能性がある。そして、日本の内航において高齢化に伴う船員不足が喫緊の課題であり、安定運航の妨げになる可能性も指摘されている。

もし日本においてもカボタージュ規制を緩和することになったと仮定すると、本来のカボタージュ規制の意義を考慮し、自国船が十分でない航路または船種に限定する方法が考えられる。特に、日本では外航船と内航船が区別されており、自国船の外航船が内航に参入することも可能であろう。もしくは、輸送量や航路によっては船舶のサイズが関係するため、自国船と同じサイズの外国船の利用もあり得る。

いずれにしても、カボタージュ規制を緩和する際には、イコールフットィングを前提にしなければならない。内航船と外航船とは、船舶や燃料にかかわる税金が異なり、船員コストも異なる。また、外国船が参入するときを考えても、国によって税金や船員コストが異なるため、自国船とのイコールフットィングが必要である（森 2010）。

そのとき、オーストラリアにおける国内人件費の適用規制は参考となろう。すなわち、外国船でもオーストラリアの内航輸送を行う時には、外国人船員にもオーストラリア国内の人件費を適用しなければならない。ただ、現在の実態として、国際労働機関（International Labour Organisation）の船員最低月給を根拠に、一時免許の外国船が外国人船員にオーストラリアの船員最低賃金より遥かに低い賃金を払っている可能性が指摘されている（Business Daily 2016）。

本研究の分析結果からは、オーストラリアが内航産業の維持・保護を目指しているとは考えにくい。鉄鉱石やアルミナなどの産業のための安定的な輸送を確保することを理由として、カボタージュ規制を緩和し外国船を利用していると考えられる。もし、日本で自国の内航産業を維持・保護しながら、外航船または外国船の参入を許すのであれば、合理的で効果的な条件を明確にする必要がある。それに関しては今後の研究課題としておきたい。

注釈

- 1) 政府機関の名称が複数回変更しているが、本研究では最新の名称で表記する。
- 2) トンベースのデータが入手可能な 1995 年度と本研究の分析期間の 2003 年度まで、コンテナ貨物以外、特記できるほどの大きな変動はない。この間での輸送量の増加分は、ドライバルクが 1.5 百万トン (5.2%)、リキッドバルクが 0.5 百万トン (3.6%)、コンテナが 3.2 百万トン (174.9%)、その他が 2 万トン (0.6%) である。よって、輸送量の推移を分析するにあたり、本研究の分析期間による結果の大きな歪みは考えられない。
- 3) コンテナ貨物の割合を 1995 年度と比較すると、3.9%から 10.9%まで大幅な増加となる。

- 4) オーストラリア政府の組織改正などにより、関係組織の名称が数回変わってきた。ここでは、法律の改正前の最後の組織名を用いる。
- 5) 同法の施行当初は、既存の免許を持っていた外国船に限定的に付与する Transitional General License があつたが、今はこの免許の申請はできない。

参考文献

- Anthony Albanese : 『Address to Natship 2009 Confernece』 (2009)
(<http://anthonyalbanese.com.au/address-to-natship-2009-conference-2> 2017.8.1 最終アクセス)
- Bureau of Infrastructure, Transport and Regional Economics : 『Freighline 1-Australian freight transport overview』
(Department of Infrastructure and Regional Development, 2014)
- Business Daily: 「Fact Check Q A: can foreign seafarers be paid \$2 an hour to work in Australian waters, under laws passed by Labor?」(2016.3.14 ウェブニュース [http://www.businesses.com.au/general-business/415636-factcheck-q-a-can-foreign-seafarers-be-paid-\\$2-an-hour-to-work-in-australian-waters-under-laws-passed-by-labor](http://www.businesses.com.au/general-business/415636-factcheck-q-a-can-foreign-seafarers-be-paid-$2-an-hour-to-work-in-australian-waters-under-laws-passed-by-labor) 2017.8.1 最終アクセス)
- Mary R. Brooks : 「The Changing Regulation of Coastal Shipping in Australia」 『The IAME 2012 Conference』
(<http://maryrbrooks.ca/wp-content/uploads/2012/09/IAME2012-PG-307-Brooks.pdf> 2017.8.1 最終アクセス)
- 石田信博 : 「カボタージュ規制緩和の効果について」 『同志社商学』 第 63 巻第 6 号 (2012) 54-64
- 李志明 : 「韓国内航海運におけるカボタージュ規制の動向」 『海事交通研究』 第 60 集 (2011) 75-84
- 国土交通省 : 『豪州の運輸事情』 <http://www.mlit.go.jp/common/000148039.pdf>
- 種市雅彦 : 「オーストラリア海運再興への動きについて」 『日本航海学会誌』 第 178 号 (2011) 64-73
- 日本内航海運組合総連合会、内航海運安定基金 : 『内航海運の活動』 平成 29 年度版 (2017)
- 森隆行 : 「沖縄カボタージュ規制緩和拡大懸念 内航船のコスト削減先決」 『日本海事新聞 2010.4.28』 (2010)
- 森隆行他 : 『内航海運』 (晃洋書房, 2014)