

はしがき

本書は日本の内航海運が抱える課題を整理し、その課題を解決するための対策について検討を試みるものである。現代の内航海運が抱える課題はいくつかあるが、本書では「船員問題」に関連した内容を中心として取り上げた。

序章では、まず近年の内航海運の概要を示すものとして、その位置づけや役割をまとめた。すなわち、事業規模や貨物輸送の規模、船員数の規模と変化などを示した。また、船型別の隻数を示すとともに、小型内航船が主力船型となっている理由を述べた。

第1章では、船員不足の問題を論じた。すなわち、船員不足が問題となった歴史的な経緯を示し、その中で懸念材料と示された船員の高齢化が今後船員不足をもたらすかについて、年齢帯別の船員数のコーホート変化を用いて検討した。そして、現状では船員数の問題は改善の方向に転じたことを論じた。

第2章では、内航船員の採用と離退職の問題を取り上げた。まず、新卒船員の採用が増えつつある中で、主力船型である小型内航船には採用されていない点を明らかにした。また、離退職については全産業との比較において、内航海運の特有の理由があることを示した。

第3章では、船型別の船員問題と制度的な課題について検討を行った。すなわち、小型内航船では新卒船員が採用できておらず、中途採用に頼っている状況を示した。その中途採用の困難性が有効求人倍率に表れており、新卒採用ができない理由が「安全最少定員」にあることを示した。そして、これを解決する方法については、定員規制の改正や女性船員などの採用、さらには船主のグループ化や船舶管理の活用などの方法を検討した。

第4章から第6章までは、内航海運に対する国の統制と業界自身が行き組んだ事業について、歴史的な経緯とその成果や評価などについて論じた。すなわち、第4章では戦後に国の統制が解かれたものの老朽船が多数を占める中、内航海運の秩序と将来の健全な発展を期して法律の制定を求めた業界の姿勢をまとめた。そして、第5章で業界自身が船腹過剰の状態を改善するため、船腹調整事業に行き組んだ状況といくつかの課題を抱えた点を示した。第6章では、船腹調整事業の廃止となった経緯と、激変緩和措置として始まった暫定措置事業を取り上げた。暫定措置事業では、荷主側と業者側で事業の目的や事業期間の長さについて理解の違いなど混乱があったことから、その評価にも違いがあったことを示した。

第7章と第8章は、暫定措置事業が始まった際に、国が示した内航海運政策となる「次世代内航海運ビジョン」とそれに基づく内航活性化三法について取り上げた。まず、第7章では次世代内航海運ビジョンと内航活性化三法の内容を説明し、第8章では内航活性化三法が求めた内容が的確なものであったかを考察した。そこで、燃料費の高騰などの外部環境の変化が運賃・用船料に反映されておらず、硬直的であることを示した。そこには、荷主と運送業者（オペレーター）の間の資本関係が大きく影響していることを論じた。そのため、次世代内航海運ビジョンが求めた競争的な市場性は乏しく、また、事業区分が廃止されても業界構造を変化させることができない点を指摘した。

第9章は、内航海運における船舶管理会社の活用について検討した。まず、内航海運における船舶管理会社の規模を示し、それが拡大しない理由を論じた。そして、船舶管理会社の活用が拡大する方法について、事業者側と船舶管理会社側の問題点を指摘した。

第10章では、カボタージュ規制と内航未来創造プランという2つの海運政策を船員問題と絡めて取り上げた。日本の場合、外国人船員の採用はカボタージュ規制とは関係ないが、たとえ船員が特定技能の中に入っても、外国人船員を導入するにはいくつかの問題があることを論じた。さらに、内航未来創造プランについては、先進的な船舶の開発・普及や安定的・効果的な船員の確保を求めているが、船価の問題や定員規制の問題が残っている点を指摘した。

第11章では、船員の働き方改革を取り上げた。ここでは先にトラックドライバーの働き方改革について説明し、運行時間の短縮となることを示した。すなわち、船員の働き方改革が進めば、運航時間・回数が減少することは明白で、船員の増員が求められることなど、課題は多いことを示したが、そもそも定員が労働時間を考慮していない安全最少定員である点が問題であることを指摘した。

終章では、今後の内航海運が取り組むべき課題、すなわち定員の問題、定着問題、自動化船の問題、業界の中央組織について筆者の意見をまとめた。

以上のように、日本の内航海運の抱える問題について歴史的な経緯を踏まえながら分析・考察を加え、課題解決への方策を検討することが本書の目的である。

さて、日本の内航海運を取り上げた論文は、外航海運や陸上のトラック輸送、鉄道輸送、あるいは航空輸送と比べても、決して多くはない。同様に、内航海運に関する著書も数としては少ない。なぜ、内航海運は関心が集まらないのであろうか。1つには、事業規模が決して大きくない業界であること、特に零細企業が多く、研究対象としては捉え難いことが考えられる。その意味では、外航海運の方が捉えやすい、あるいは研究の成果が見えやすいとも言える。特に、船員の養成施設となる大学等では、外航船員を育てることが目的でもあり、たとえば「海運論」という科目では外航海運に関する内容が教授され、研究も外航海運が対象となるが多かった。内航船員の養成を目的とする教育施設は、一部を除いて1992(平4)年の学制改革から始まったことも内航海運の研究が遅くなった理由でもあり、先行研究となるものが少なかったことが、内航海運を研究し難いものとした点は否めない。

そのような中で、たとえば土居(1979a)や澤(2002)などの論文は、内航海運の問題を正面から取り上げて分析し、深く考察されたものであり、大変参考となるものである。また、山田(1993)や鈴木・古賀(2007)の著書は、内航海運の研究を試みようとする者に対して、最初に読めば大変わかりやすく、また、業界が抱えている問題について理解できる内容となっている。さらには、内航海運の最新的な問題を示した畑本・古荘(2021)は、貴重な著書である。また、著者も加わったが、内航海運の研究成果としてまとめられた森(2014)も貴重なものと言えよう。そのような中で、拙著は筆者が約10年間内航海運を研究してきた成果をまとめたものである。今後の内航海運研究において、上述した著書や論文と混じっ

て、拙著が先行研究のレビューの中で役立つものとなることを期待したい。

最後に、本著は「令和 5 年度大阪商業大学出版助成費」を受けて刊行されたものである。研究の場、教育の場を与えて頂き、励ましのお言葉を頂いている学長の谷岡一郎先生、学長補佐の片山隆男先生、地域政策学研究科長の南方建明先生をはじめとした諸先生方の皆様、また、出版に対して労を取って頂いた晃洋書房に心より感謝申し上げます。

2023 年 6 月

松尾俊彦