

「日本クルーズ&フェリー学会」設立総会・講演会

ディスカッション「客船運航コストの削減と規制緩和」概要

2010年10月9日の日本クルーズ&フェリー学会設立総会時の講演会で行われた本ディスカッションでは、客船事業にとって問題の大きい以下の規制が指摘され、それらについての意見交換が行われた。

- ・ 20 マイル沿岸規制
- ・ 巨大船(200m 以上)の航行規制
- ・ 瀬戸内海での濃霧時の 160m 以上の船舶の航行規制
- ・ 狭水道での速度制限(備讃瀬戸の 12 ノット)
- ・ 来島海峡での追い越し制限
- ・ 定期検査の間隔延長
- ・ クルーズ客船でのカジノ
- ・ 船員の柔軟な雇用
- ・ 国際航路就航船の JG 復帰
- ・ 客船への港湾利用料の減免
- ・ 客船の固定資産税の減免
- ・ 離島航路への公的援助

・ 20 マイル規制、巨大船規制、瀬戸内海の濃霧時の規制、狭水道での速度制限・追越制限などは、特にフェリーにとって定時制の維持、コスト等に大きな影響を与えるので、操縦性能や航海装置の性能に応じた「機能要件化」した規則として高性能船に対しては柔軟に対応するべきとの意見があった。

・ 船内売店やレストランのサービス要員まで船員資格が必要というのは、多客期と閑散期との乗客数の差が大きいフェリー事業にとっては大きなコスト増となっている。避難誘導等に必要な船員数を確保した上で、陸上職員の臨時応援や、臨時雇用などができる体制を作って欲しい。乗客の満足度なしにはフェリー事業は成り立たないが、船員費コストがネックとなっている。

・ JG 籍のカーフェリーだった船が、国際航路用に改造されて日本にも寄港する国際フェリー航路に就航していたが、再び国内航路に復帰する際に JG>資格を取得するのに、すべての改造部分を元に JG 時代の状態にした上で、改造工事を行わざるを得ないという事例が紹介され、国際ルールと JG ルールの不整合が大きなコストアップになっているとの指摘があった。

・ 欧州等では船級が国内航路の客船にも適用されているとの指摘もあり、政府が直接やる必要があるかという意見もあった。

・ 民間運営とはいえ、フェリーは公共交通機関としての義務もおっており、合理的な公的支援をお願いしたいとの事業者からの要望があった