

日本中小型造船工業会

説明資料

内航海運代替建造対策検討会への意見

平成 22 年 12 月 17 日

(社) 日本中小型造船工業会副会長 中谷敏義

(造船業界の現状と将来展望など)

1. 小型造船業の分野では、主たる客先の内航海運業界の全くの不振による新造船意欲の極端な低下と暫定措置による追い討ちにより、新造船は極端に少なくなり、内航船は主力が老齢船となっています。内航船を提供してきた小型造船業は糧道を絶たれた状態が長期化しており、相当数の造船所は倒産し、本来なら見込まれる平均的な内航船の更新量である年間 200 隻の半分の建造力しか残しえていない状態です。平成 22 年度で約 70 隻の建造量となっていますが、その内 10%は 1 万トン以上の船であり、小型造船業が建造する内航船は 60 隻程度です。平成 22 年度の仕事が無くなる状態の造船所もあり、まして来年度の仕事は計り知れない状態です。まさに、座して死を待つ心境であります。
2. ただ、この間、内航船の世界に生じた顕著な革新は電気推進化で、船型や推進システム、あるいはエネルギー管理システムの合理化による省エネ化が進展しつつありますが、この技術が本格的に内航業界の経営を改善するには、コストの半ばを支配する船員コストを省力化で削減することが必要となるでしょう。輸送のネットワーク化、業界の再編による運航管理の改革や洋上保守を前提としない機関の運転管理や GPS 技術で可能となっている航路指定、レーン規制を活用した運航負担の軽減等による徹底的な省力化が必要です。船舶そのものだけでなく、運航や荷役などを含めた総合的な視点での開発が必要となります。このような技術力を利用した省人化・省エネ船こそが生きる道であり、競争に勝つ事が出来る方策と考える次第であります。

つまり、成熟化社会に向かう日本の条件下で今後も発展しうる小型船近距離海運のビジョンを明確にさせていただいた上で、これに応える小型船舶を開発・供給することが日本の小型造船業の使命であり、生き残る途と考えます。
3. なお、将来代替建造需要が顕在化した場合の供給能力の不足をご心配の方もあるいはおられるかもしれませんが、予め計画的に発注を頂く仕組みを設けることによって、問題は解消可能であると考えております。

(内航海運業界、内航海運業政に求めることなど)

4. 外航海運は国際経済の発展によりなお成長を続けていますが、内航海運は減価償却済みの老齢船が主力になる等、衰退を続けています。内航海運制度を続けるのであれば、継続的に発展し、日本の国民と産業に優れた輸送サービスを提供する責任があると考えます。そのために、既に内航2法を廃止し、競争的環境の下で内航海運を振興するという政策が採られた筈です。カボタージュの堅持と云う錦の旗を掲げるのであれば、日本の内航海運はきちんと国際競争力を持つサービスを提供する義務があります。
 - 競争的環境の下で内航海運を振興するという政策は暫定措置により実質的には発効が妨げられており、最近の内航海運の不振を考慮すると、早期にこの原点に復帰すべきです。
 - 造船業界は内航船の更新が進まないために、過去に多くの同業者が倒産に追い込まれ、残った事業者も事業の維持が困難な状況に追い込まれており、暫定措置を終わらせる見通しを明確に示されるようお願いしたい。
 - 内航船の新陳代謝を進める上で、中古船の海外売船を活性化する仕組みを考えてはどうでしょうか。

5. 小型船による近距離輸送は技術と経営の両面から革新すれば、相当の合理化が可能と考えられます。低成長、少子高齢化の成熟社会において、より安全で、環境に優しく、コスト競争力を有する内航海運を目指して、以下のような取組みを進めるビジョンを明確にすべきであると思います。
 - 情報化技術を生かしたネットワーク的運航を徹底して、船腹と船員を効率的に利用する。
 - 低抵抗船型や高効率推進システムの採用、エネルギー管理システムの効率化によって徹底的な省エネ、高環境性を達成する。
 - 気象海象を活用した省エネ運航を行う。(例えば可能な限り低速で運航し、潮流もフルに活用する。)
 - 経費の半ば以上を占める人的コストを削減するために、徹底した省力運航を行う。(例えば、内航船の機関室の維持管理は陸上支援化し、特に、複数の発電系を有する電気推進船では洋上保守を不要にし、機関員ゼロとする。また、運航でも、内航船用の推奨航路帯を設け、GPS誘導を導入し、航行分離、レーン規制を採用して操船負担を軽減する。)
 - 技術革新のメリットが活かされるよう、規制改革・緩和を迅速に行う。規制によりメリットが制限されると、革新は進行せず、特に人的コストの高い先進国の海運は競争力を失う。

6. 自己革新能力、荷主との交渉力、競争力のある内航海運

- 海運業は自己革新し、それによって得られる利益を荷主と共有することが必要です。特に、削減したコストの相当部分を海運自体が獲得し、革新の原資と出来るように、荷主との交渉力を持つことが必要となります。カボタージュ制の下で狭く、漸減する市場において、寡占化した強い荷主との間で内航海運が交渉力を本当に形成できるかが懸念されます。
- 荷主との交渉力を獲得する上で、また、不足する船員を雇用し、有効に活用する上でも、船腹を効率的に管理する上でも、内航海運の組織的再集約化は緊急に必要と思われます。
- 陸運ではメーカー毎の物流業から総物流へ発展しましたが、海上輸送についても産業のあり方に検討が必要ではないでしょうか。

7. 行政には、内航海運業に今後のビジョンと競争的環境を整え、技術と経営の革新の成果を活用できる規制改革・緩和の推進をお願いしたい。先ず、荷主、海運、社会国民の意見を纏めて、日本の産業全体の今後の物流の動向にも対応でき、現代技術の活用を考えた効率的な小型近距離海運のビジョンを提案し、海運業、それに船腹を提供する造船業に方向性を与えて頂きたい。また、現代技術をフルに活用した内航船の運航、維持管理の省力化等を推進するため、特に次の点について、小出しではない規制改革・緩和を推進して頂きたい。

- トン数区分による配乗規制・技術規制、船舶設備規定など各種の規制、二層甲板船のタンカーへの適用の拡大。IMO の国際規制から横並びで内航船に取り入れた規制については、内航の特殊性を考慮して緩和を考えるべきと思います。

8. 小型船造船業としては内航海運の革新に資する内航船の開発と提供に取り組む所存ですが、小型船造船業は企業規模が小さく、リスクを伴う新技術の開発・普及には国の支援が必要です。また、内航海運事業者の立場からも新技術の採用には一定の国の支援が必要です。鉄道・運輸機構が行う技術開発支援や新技術採用船の普及支援の仕組みは有効な制度であり、これらの制度の一層の充実をお願いしたい。

また、陸上でも環境に優しいエコ商品の奨励措置が採られているように、船舶輸送はエコに資するから全般的な奨励措置が図られるべきで、エコな内航船建造に対するエコポイント制や内航海運利用者に対する幅広い奨励措置が採用されるべきであると考えます。

9. 新しい企画による内航船舶の活用を推進したい。

例えば、電気推進フェリーの災害支援への活用です。フェリーの電気推進化を図ると、船は移動できる給電能力を持つことになります。更に、可搬式の造水システム、通信システム、救急医療システムを陸上に保管しておき、臨時に搭載可能にすると、電気、水、居住空間、電話、医療などの地震や津波等の災害時の緊急援助システムが構成できます。船舶による災害支援は神戸淡路地震時に評価されましたが、電気推進フェリーの活用は有効性を一層、際立たせるものと期待されます。このような取組みを補助金により支援することを考えてはどうでしょうか。

10. 代替建造促進には荷主の理解が極めて重要なので、荷主、内航海運、内航船建造造船所といった物流業界関係者全体で取り組む必要があると考えます。