

WG で指摘された主な論点等

内航政策の基本的考え方について

- 世界的な不況に直面し、人口も減少傾向にある中、これまでのような右肩上がりの経済成長は見込めない。内航海運・内航フェリーは我が国の経済活動・国民生活にとって重要な輸送手段であるが、競争力の面から構造的な問題も抱えている上に、外部環境の変化による輸送需要の減退が重なり、深刻な状況に直面しているという認識のもと、官民双方のさらなる努力が必要である。
- このためには、行政の各種施策と民間事業者の取組みを総動員することが重要であるが、経済社会状況の変化や技術の進展を踏まえ、自立に向けた民間事業者の創意工夫を支援するツールとして「規制緩和」も積極的に推進する必要がある。
- 荷主や国民が海運を選択するような社会の構築は簡単なことではない。事業者が競争力の強化に向けた努力をするのは当然であるが、大きな社会のコンセンサスを得るため、国民・経済界向けキャンペーンのような本格的な取組みを官民で進めていく必要がある。
- 「陸」対「海」では陸が有利なのだから、荷主から港湾までのアクセス道路なども含め、海の関係者が連携する仕掛けをつくる必要がある。

重点的に取り組むべき事項について

(1. 環境対策について)

- 現行の自主行動計画の進捗状況の検証も踏まえ、新たなCO₂の削減目標を達成するため、官民の各種施策を連携して進めていくためのアクションプラン・工程表を作成・共有する必要。
- 環境対策は経済合理性と切り離すことはできない。経済的なインセンティブなしでは進まない。
- 規制緩和だけでなく、省エネ運航を推進する観点からも、限定近海など航行区域の見直しを行うべきである。「グリーン航路」「クール航路」などと銘打って打ち出すことも考えられる。

- 改正省エネ法による消費原単位の年率1 %以上の削減について、内航事業者の実態にあっていない面がある。さらなる事業者の努力とあわせ、制度の改善も検討する余地がある。
- 事業者の排出削減努力が適切に評価され、荷主から選択されるスキームにするべく、省エネ法の原単位の見直しを具体的に進める必要がある（日本鉄鋼連盟においては、独自に策定した基準を資源エネルギー庁の承認を得て用いている）。
- 排出権制度の議論の中で、海運が選択されるような制度化を盛り込めないか。

（2．安全対策について）

- SES の配乗見直しは、機関部職員の配乗の削減に伴い手の空いた船員を甲板部に回す等配乗の自由度が増えるので、検討中の結論を速やかに得る必要がある。さらに、リーディングケースとしてそれだけで終わらせることなく、技術革新に伴ういろいろなケースにつなげ、将来的な配乗の見直しに向けた蓄積としていくことも重要。この際、旅客船については、安全性にいっそう配慮しなければならない側面はあるが、逆に陸上支援などはやりやすい面もあることを踏まえて検討する必要。
- AIS 情報や海難情報等に係る実務の煩雑さなどに対する運航システムの改善が必要。

（3．技術開発・船舶の標準化等について）

- 船舶の標準化はシステム全体の改編のトリガーになる。行政だけでなく学界や事業者もロードマップを共有し連携して取り組むべき。この際、船内労働環境の向上という観点からも、より思い切ったハード面の発想の転換が必要。また、標準化はデファクトを作っていく戦略も大事であり、ニーズにあった標準化を推進するため、船舶自身が変わるだけでなく、港などインターフェースの相手方に応じて変わるという発想も必要。
- 内航海運に対する新たな技術の導入についてのインセンティブを検討すべきである。この際、既存船舶のリプレースのみを対象とせず、新分野の船型開発も対象とすべき。
- 内航政策については、中小造船所のキャパや技術レベルの維持まで視野に入れておく必要がある。

(4 . 船員政策について)

- 雇用調整助成金を柔軟に使えるように工夫する必要がある。
- 高齢者船員のためのバリアフリー化も重要だが、次世代の船員確保に対する支援を拡充できないか。
- ダブルハル化に伴う重量増対応など各種の状況の変化に対応する観点から、749 制限の緩和効果は大きく、現行の安全規制の合理性の検証に着手すべきである。
- 中短距離フェリーについては、顧客の快適性やサービスの向上等の面で他のモードとの差別化を図っていく必要があり、この観点からの取組みを前向きに検討する必要。例えば、陸上勤務と海上勤務を兼ねる売店員に関する取り扱い等など。
- 特に中短距離フェリーの船員規制について、海上労働の特殊性の程度を検証し、必要に応じて規制を見直す必要がある。

(5 . 内航海運のグループ化の推進について)

- 一杯船主の実態に対する認識・評価を明確にするべき。
- 施策としてのグループ化を進める際に、例えば銀行の個人保証や、荷主・オペとのパワーバランスなど現実の仕組みが一杯船主を前提としている点などをどのように変革していくのか。
- 業界の意思決定や取組みとあわせ、行政でインセンティブを用意する必要がある。
- 船舶管理会社の活用を軸にグループ化の推進策を検討すべき。その際、船員の派遣事業について、財産的基礎に関する許可要件の緩和（例えば、共有建造制度の機構持分が借入金として整理されてしまうなど）、船舶管理会社の3 要件の緩和などを検討すべきである。在籍出向の緩和も検討する必要。

(6 . 地域交通としての中短距離フェリーの活性化について)

- 非常に厳しい状況におかれている中短距離フェリーについては、地域の交通需要を把握し、住民の利便性向上に応えるべく、地域レベルの航路再編や交通政策などを踏まえた的確な対応が必要。
- 地域公共交通活性化・再生総合事業の枠組みについて、ブロック間や異なる市町村をまたがって運航している中短距離フェリーがより効果的に活用できるように、地域レベルを中心に官民の連携により

取組みを進めていく必要。

(7. 長距離定期航路事業者の取組み支援について)

- 「海上輸送モーダルシフト推進検討委員会」に荷主・フォワーダー等に参画いただいた上で、官民連携の取組みを活性化すべき。例えば、グリーン物流パートナーシップ事業や、静脈物流に関する実施実験など各種の取組みの成果の共有・活用などは現時点では活発とは言えないが、この枠組みで進めていくことを検討すべき。
- 事業者間のアライアンスの推進、国民や荷主からみた「ワンストップ的な」取組みなど事業者サイドの努力も必要である。この際、海運は「港」から「港」までの対応であることを踏まえ、ドアツードアで競争するためには他業種との「縦」のアライアンスを充実させる必要がある。

(8. 共有建造制度をはじめとする支援ツールの充実について)

- 共有建造制度が、一杯船主の温存につながっている側面は否定できない。
- 共有建造する船舶に対する環境、グループ化等の政策的誘導への支援拡充のみならず、共有建造の枠組み以外の政策的支援制度も考えるべき。
- コンテナ船などSESにするメリットの少ない船種も存在するので、SES以外にも支援の範囲を広げる必要がある。

(9. 港湾との連携について)

- 内航船を含む輸送モード間の積替容易性の確保や、ボーディングブリッジ等旅客船の乗降利便性向上に資する施設への支援方策が必要である。
- 静脈物流（廃棄物輸送）に関して、廃掃法に基づく規制が自治体毎に異なり事業者の負担が大きい。
- フェリー・RORO 船の乗降利便性向上に資するETCシステムの導入や、船舶係留時の綱取り人員の省力化につながる自動係留装置の整備について検討を行う必要がある。
- 一部の港において認められているLPG船の休憩のための係船を可能にする必要がある。また、ケミ

カル船の着棧した状態でのタンク洗浄を可能にするとともに、その際、陸上の水道水を使えるようにする必要がある。

検討結果の取扱い等について

- この懇談会の成果が、内航海運の関係者でまとめた報告書にとどまっていたら意味がないので、次のステップでどのように活用するかを念頭において検討を進めるべきである。