

「次世代内航海運懇談会」資料

出光興産（株）
前田 泰則

21世紀型内航海運のあり方

1. 我々石油業界を初め国内の各産業は、市場システムを通じた国際競争の時代に突入り、生産から消費にいたるトータルコストで鎬を削っている。したがって、内航においてもコスト、安全サービス両面で国際競争力を持つことが期待されている。
2. その為には、港湾の整備や荷役の効率化を公的機関や荷主と一体となって推進し、外航船による消費者への直接納入に負けないコスト競争力を確保する必要がある。
3. 21世紀型の内航海運会社のあり方としては、国際的な環境・安全基準を満たした上でコスト面でも世界最高水準を目指すのが先ず第一である。また、そのような水準を目指す為には、荷主とは対等な立場でマーケットを通じて公正で透明な商取引を行い、自己責任のもとで確固たる経営を行う会社が多数輩出されることが必要である。
4. そのような自立的経営の実行されている内航海運会社は、必然的に時代の変化を先取りし、時代のニーズに合った新技術の開発や合理化策を自らが打ち出し、社会に対し提言していくようになるべきである。

今後の内航海運行政が取り組むべき課題

1. 市場環境の整備

(1) 新規参入等競争の促進

- ・内航海運暫定措置事業に関しては、この三年間内航船の解撤を促進し需給環境の整備に役立って来たことは認めるが、新規参入者から徴収される建造納付金が競争を阻害している事は間違いなく、見直しの必要がある。

(2) 透明性

- ・LTBP（ロンドンタンカーブロカーズパネル）のような透明性のあるスポット市場の形成。

(3) 健全な市場のルールづくり

- ・船腹需給が反映される透明なスポット市場制度の構築。
インターネット等を利用したスピードのある取引の仕組みを構築する。
また運送約款については国際基準との整合を図る必要がある。

2. 輸送サービス提供の支援

(1) 特にコメント無し。

(2) 良質かつ責任ある輸送サービスの提供。

- ・ISM DOC 取得を義務づけし、荷主が船舶をチャーターする時の目安とする。
- ・OCIMF ガイドラインによるアルコール、薬物の管理チェック体制の整備。
- ・外国人船員の配乗許可による高品質でコスト競争力のある乗組員の確保。またその教育システムの整備。

(3) コスト低減及び安全・環境対策の向上

- ・夜間離着積の許可による船舶稼働率の向上。
- ・船型大型化を阻害している各種規制の見直し。（GRT規制、DWT規制）
- ・港湾整備による船型の大型化を図る。
- ・STCW（船員の訓練、資格等の国際条約）にもとづいた当直体制を満たす為に、船員定数の見直し。
- ・環境、安全基準については国際基準の導入検討。

以上