

平成 14 年 12 月 16 日（月）

於・国土交通省 8 階国際会議室

第 3 回交通政策審議会海事分科会速記録

国土交通省

平成 14 年 12 月 16 日（月）

於・国土交通省 8 階国際会議室

第 3 回交通政策審議会海事分科会速記録

目 次

1、開 会	1
1、海事局長挨拶	1
1、配付資料の確認	3
1、議 事	3
平成 14 年度～18 年度内航適正船腹量について	3
1、閉 会	16

開 会

○杉山国内貨物課総括補佐 お待たせいたしました。ただいまから交通政策審議会第3回海事分科会を開会させていただきます。

本日は、皆様、年末のお忙しい中をお集まりいただき、ありがとうございます。

私、本日の事務局を努めさせていただきます海事局国内貨物課総括補佐の杉山でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

初めに、委員の方々のご紹介をさせていただきたく存じます。

まず、海事分科会会長で、日本鉄鋼連盟会長の千速様でございます。

続きまして、フリーアナウンサーの青山様でございます。

東京工業大学教授の圓川様でございます。

東京理科大学教授の加藤様でございます。

早稲田大学教授の杉山様でございます。

なお、一橋大学副学長の杉山委員は、本日御欠席との御連絡をいただいております。

次に、本日の議題に係る臨時委員の方々の御紹介させていただきます。

日本内航海運組合総連合会会長、小谷様でございます。

全国内航タンカー海運組合会長、立石様でございます。

続きまして、事務局であります国土交通省より本日出席している者を紹介させていただきます。

海事局長の徳留でございます。

海事局次長の金子でございます。

審議官の柴田でございます。

総務課長の柚木でございます。

総務課企画室長の奥田でございます。

国内貨物課長、大久保でございます。

海事局長挨拶

○杉山総括補佐 それでは、まず議事に先立ちまして、海事局長の徳留より一言御挨拶を申し上げます。

○徳留海事局長 海事局長の徳留でございます。交通政策審議会第3回海事分科会の開催に当たりまして、一言御挨拶を申し上げます。

委員並びに臨時委員の皆様方におかれましては、本日は御多忙中のところ本分科会に御出席をいただきまして、まことにありがとうございます。また、日頃から私どもの海事行政に大変な御理解、御支援を賜っておりますことにつきまして、本席をお借りしまして心から御礼を申し上げます。ありがとうございます。

さて、最近の内航海運を取り巻く環境は、長引く経済の停滞のもと、荷主企業の合併・業務提携、IT化の進展等による物流効率化の要請の高まり、また、環境問題の深刻化による地球規模での環境保全への取り組みの強化等、非常に大きく変化をしております。

しかしながら、我が国経済の基幹物資を運ぶ内航海運は、将来にわたり我が国経済を支え、その発展に重要な役割を果たしていただく必要がございます。

このため、私ども行政の側といたしましても、海事局におきましては、海運、船舶、船員の海事分野全般にわたる新しい内航海運行政の展開を図るため、本年4月に「次世代内航海運ビジョン」を策定いたしまして、現在、内航総連等、関係の方々と連携しつつ、その具体的制度設計に努めているところでございます。

本日は、平成14年度から平成18年度までの5年間の適正船腹量につきまして、御審議をお願いしております。適正船腹量は、船腹需給の適正化を図る観点から、内航海運業者の輸送サービスの安定的な供給等を図るために策定しているものであります。

国土交通省といたしましては、本日の海事分科会の御審議により交通政策審議会の答申をいただいた上で、これらを告示いたしたいと考えておりますので、よろしく願いいたします。

今後の海事行政は多くの課題が山積している状況にありますが、引き続き御支援、御意見等を賜りたいと思っております。何とぞ、よろしくお願い申し上げます。

以上、簡単ではございますが、御挨拶とさせていただきます。

ありがとうございました。

配付資料の確認

○杉山総括補佐 続きますて、お手元の資料の確認をさせていただきたいと思います。

まず、議事次第が1枚、そして委員名簿と座席表がついているかと思ひます。その後、「平成14年度～18年度内航適正船腹量について（案）」という全11枚の資料でございます。もし乱丁等がございましたら、お申し付けください。よろしゅうございますか。

それでは、これからの議事につきましては、千速会長、よろしくお願ひいたします。

議 事

○千速会長 それでは、本日の議題に入る前に。当分科会の議事録の公開につきまして、事務局より説明をお願ひいたしたいと思ひます。

○大久保国内貨物課長 それでは、海事分科会の議事につきましては、従前どおり、情報公開の観点から議事録の公開をさせていただきますが、その内容につきましては、後日、皆様方に御相談させていただきますので、よろしくお願ひいたします。

なお、プレス等への対応につきましては、事務局に御一任していただければと存じます。以上でございます。

○千速会長 ありがとうございます。

それでは、議事の公開等につきましては、ただいま事務局から説明がありましたとおり、取り扱うことといたしたいと存じます。

平成14年度～18年度内航適正船腹量について

○千速会長 それでは、本日の議題であります、当分科会に審議を委ねられました諮問第15号の「内航海運業の用に供する船舶の平成14年度以降5年間の各年度の適正な船腹量について」の審議に入りたいと思ひます。

それでは、平成14年度から18年度までの内航適正船腹量について、事務局より説明をお願ひいたします。

○大久保国内貨物課長 それでは、御説明いたします。

資料としては、横長の「平成 14 年度～18 年度内航適正船腹量について（案）」でございます。

1 ページを開いていただきますと目次がございます。全部で7つの項目を御説明いたしますが、最初に適正船腹量を策定する対象の船舶の御説明をいたします。その次に、2として、内航適正船腹量の算定方法について概略の御説明をいたします。3番から6番までがその算定方法の細かいな内容でございます。需要の見通しや海送比率の見通し等について御説明をした上で、最終的に、7番目で平成 14 年度～18 年度の適正船腹量（案）について御説明をする、こういう順番になっております。

1 ページを開いていただきますと、「適正船腹量の策定について」でございます。

①で書いてありますように、適正船腹量は法令で次の6つの船種について定めるということになっておりまして、この船種は①が一般の貨物船、②から④からドライカーゴの専用船部分でございます。セメント専用船、あるいは自動車専用船、あるいは土・砂利・石材専用船でございます。⑤がいわゆるタンカーでございます。油送船、⑥がその中でも特殊な特殊タンク船、こういう6つの船種についてそれぞれ定める、こういうことで従来から行われているものでございます。

それでは2ページをお開きください。2ページは適正船腹量の策定方法について簡単にフローチャートで書いているわけでございます。大きく二つの流れがあるわけですが、まず左上に①と書いてあるところをごらんいただきたいと思っております。内航海運は主要な品目が、鉄鋼や石灰石、あるいは石油といったものでございますが、これらの需要量の実績をまず整理をいたすわけでございます。これが①でございます。

次に、飛びますが、右側の④で主要品目別の需要量の将来の見通しを立てる作業がございます。その次に、今度は②に移りますが、需要量と②の主要品目別の内航輸送実績、この二つの数字をもとにいたしまして、③主要品目別の需要量と輸送量の関係式（海送比率）を作成する、こういうものでございます。

具体的に申しますと、例えば、鉄鋼の需要量1億トンというのが①で出るわけでございます。②で鉄鋼を輸送している実績が例えば6000万トンというふうに出るわけでございます。③はこの6000万トンを1億トンで割ると60%が海送比率と、こういうことになるわけでございます。残りのものはトラック等で運ばれている、こういうことになるわけでございます。

今出しました海送比率、当初申し上げました輸送品目別の将来の需要量の見通し、これ

をもとにして⑤船種別の輸送量を想定する。こういうことでつくるわけでございます。

今度は下のフローチャートに移りますが、もう一つ、⑥船種別輸送量の実績というものがございまして、これは例えば貨物船は2億トンキロ運んだとか、そういう実績でございまして、⑦は、その際に現有船腹量がどれだけあったのか、例えば200万D/Wあったとか、そういう数字があるわけでございまして、その二つの数字から船種別の輸送原単位の実績を求めます。1重量トン当たりで何トンの輸送ができたのかという原単位が⑧で求められるわけでございます。この実績をもとにして、⑨では、適正值という言葉を使っておりますが、将来、この程度に原単位は上昇するであろうということを想定するわけでございまして、

以上が原単位を求めるところでございまして、⑤でつくった輸送量と⑨の原単位をもとにして⑩D/W又は m^3 表示の適正船腹量の策定を行うわけでございます。

この⑩は、実は重量トン、あるいは立米ということで、内航船がどれだけの重さを運べるのかというトン数から持ってきたわけですが、実はトンの中にはもう一つ、⑪に書いてありますが、G/T、日本語で総トンと言ってありますが、船の大きさを示す指標がございまして、海運の場合は総トンで言う場合もございまして、重量トンで言う場合もございまして、適正船腹量としては両方を書いてありますが、重量トンと総トンとの換算率を想定いたしまして、⑫で両方の適正船腹量を策定するということになっております。

次に3ページをお開きください。まず「主要品目別の輸送需要の見通し」がございまして、先ほど申しましたように、内航船は、項目の欄にございまして、鉄鋼、石灰石、あるいはセメント、自動車、あるいは砂利、石油等の主要品目がございまして、これの実績と推計の見通しをこのページで行っているわけでございます。

なお、注1に書いてありますが、実は貨物船で輸送される品目は、もちろん鉄鋼や石灰石だけではございしません。穀物、石炭製品等、種々雑多なものがございまして、これらについては、GDPの伸び率など、ほかの関係式を用いて推計をしておりますが、小さな数字になっておりますので、ここには書いていない。こういうことでございまして、

一番上の粗鋼国内需要量を見ていただきますと、13年度実績が7180万トンでございました。これを、14年度につきましては、業界団体のヒアリング等から1.9%減の7040万トンと推計しているわけでございます。また、15年度は14年度の0.2%減ということで7300万トンと推計をしております。16年度以降は横ばいということで推計をいたしております。

以下、主要な品目について申し上げますが、内航海運の運んでいる物資は産業基礎物資と呼ばれているものが多ございまして、最近の景気の低迷、あるいは物流の効率化が影響いたしまして、いずれも大幅な減少になっているということでございます。例えば、石灰石では14年度は3.3%減となっております。セメントは5.6%減、自動車はほぼ横ばいとなっております。

石油のところを見ていただきますと、トータルとしては微減ということで1.8%という推計になっているわけですが、実は石油の中でも黒油と白油に分かれておりまして、黒油のところは需要が非常に下がっております。13年度から14年度まで、6600万キロワットが6300万キロワットと4.7%の現象になるわけですが、実は11年度を見ていただきますと、7900万キロリットルということで、この4年間で20%という大幅な減少をしています。これは、後で申し上げますが、石油の過剰感の大きな原因になっているということが言えると思っております。

もう1ページめくっていただきますと、4、海送比率の見通しでございます。これは先ほど申しました需要量と内航輸送量の比率を見たものでして、それぞれの品目ごとに書いているわけでございます。基本的には7割から大きいものになりますと9割ということで、これらの品目は大部分が内航で運ばれているということをあらわしているわけでございます。これは毎年若干の変動を起こしておりますが、基本的には過去の平均をもとにして14年度以降を推定いたしております。

ただ、セメントにつきましては、セメント工場が臨海部の大型工場へ徐々に生産シフトしている現象がございます。これは、11年度の65%が13年度で71%に向上していることからもうかがわれるわけですが、これが今後とも続くということで、一番高い数字を採用しているということでございます。

次のページをお開きいただきますと、以上のような二つをもとにいたしまして、船種別輸送量の見通しを出しているわけでございます。これは船種ごとになっておりますが、貨物船は、先ほど申し上げているように鉄鋼については14年度4800万トン、対前年比95%の数字だと見通しております。そのほかにつきましても、対前年度比ほぼ横ばい、あるいはマイナスということで、貨物船では対前年2%減の2億700万トンを推計いたしております。セメント船は5%減の4500万トン、自動車も同じように95%の390万トン。土・砂利・石材専用船につきましては、関空や中部空港の工事がピークを迎えてきますので、2億3900万トンというふうに、14年あるいは15年は大幅な増加を見込んで

いるわけでございます。また、油送船につきましては、先ほど来申し上げているように、黒油が大幅な減少を見込んでおります。白油についてはほぼ横ばい、その他もほぼ横ばいということで、合計で2%減の1億7,500万キロリットルを見込んでおります。特殊タンク船につきましても徐々に減少傾向がございますが、その時点で横ばいというふうに見込んでいるわけでございます。

次に、6ページを開いていただきますと、それぞれの船種ごとの輸送原単位の見通しでございまして、これは一月当たり1重量トンがどれだけのトンを運んでいるのかというデータになっておりまして、例えば貨物船では1カ月に6.25トン運んでいる、こういうデータになっているわけでございます。

これも基本的にはそれぞれの船種によって違いが出てまいります。土・砂利・石材専用船や油送船が10トンとか9トンと高くなっているわけですが、これは積めるだけ積みばこのように高い数字が出てくるということかと思っております。これも過去の高い数値、船が移動した数値の原単位を採用するというので推計をいたしております。特に土・砂利・石材専用船については現在が10トンでございまして、16トン、あるいは油送船も現在は9トンのレベルですが、これも10トンのレベルというふうに見込んでいるわけでございます。

なお、注に書いてございますが、実は内航船は非常に大きな季節変動がございます。したがって、どれを標準にするかということがございますが、従来から月間海送量が4番目に高い月、4番月をもって平均とするというふうになっているわけでございます。したがって、仮に100%、過剰感がゼロだといたしましても、上の3カ月は若干船腹が足りない、下の7カ月は船腹が過剰になるというのが実態でございまして、年間通してみると100になる、こういう数字を出しているわけでございます。

以上のような計算過程を経まして、7ページのような適正船腹量を策定いたしました。

貨物船についてどのように見るかを申しますと、黒く塗っているところが総トン(G/T)でございまして、これは船の大きさを示すところでございます。白いところが重量トンで、これがどれだけ物を運べるかということでございまして、現有船腹量は9月30日現在で266万2000D/Wとなっております。14年度の適正船腹量は263万6000D/Wですので、括弧で書いておりますように、この差、2万6000D/Wが過剰であるというふうになっております。これが右の方に行きますと、14、15、16となっております。15年度は過剰感が若干増えるわけですが、その後、これは後で御説明いたしますが、雑貨の伸

びがございまして、船がいずれ不足をする。こういう推計になっているわけでございます。ただ、14年度が2万6000トンといたしますと、率で1%の船腹過剰状態ということになるわけでございます。

以下、セメント専用船につきましては、2万8000D/W、4%程度の過剰、自動車専用船はほぼ均衡しているということでございます。土・砂利・石材専用船につきましては、14万2,000トンの過剰ということで高い過剰率になっているわけでございます。これが14から18にかけてどんどん増えていって、最終的には45万トンの過剰と、こういうふうに計算がされるわけでございます。

これにつきましては、注2に理由が書いてございます。この船は、先ほども申しましたように、15年度以降は、関空の2期工事、中部国際空港の埋め立て工事がピークを過ぎてまいりますので、計算上、大幅な船腹過剰状態が予想されているわけでございます。ただ、現実には、現有船腹量が143万トンでございますが、これの総トンで言うと4割、載貨重量トン(D/W)で言うと37%は自家用船舶の臨時投入で賄われております。したがって、工事終了とともにこれらの自家用船が撤退するということですので、極端な船腹過剰状態は営業船では発生しないと考えております。

次に油送船ですが、これは11万6000m³の過剰ということで、8%の過剰状態でございます。特殊タンク船は8000D/W、3%の過剰状態となっております。先ほど申しました土・砂利・石材専用船を除く小計で見ますと、17万9000トンの過剰、率にして3%、こういうことになっております。

なお、ここには書いてございませんが、あと2点付け加えさせていただきたいと思っております。

1点は、この現有船腹量は9月末の数字でございまして、実は今年に入って船腹の解撤が急速に行われております。14年に入ってから内航総連の数字を見てみますと、9月末まで30万トン程度の解撤が行われておりまして、さらに11月と12月の2カ月でさらに10万トンの解撤が行われたと考えております。実は、さらに解撤申請を行っている方がございまして、この方は現在8万トンの解撤を予定されております。したがって、ここに17万9000D/Wの過剰と書いてありますが、これはかなり解撤されたか、あるいは今後解撤される予定である。マクロの話ですが、このように言えるかと思っております。

2番目に、実は油送船につきましては、黒油の需要が非常に減って、それが過剰感を発生させているという御説明をいたしました。昨今、原子力発電が操業停止をいたしました。

た。これに伴いまして、電力会社では、当面コストの高い火力発電を活性化しなければいけないということで、黒油と石炭が対前年の2割増と大幅な増加がございます。したがって、現在油送船で8%程度の過剰状態になるというふうには計算しているわけですが、短期的に見ますと、特需で船舶過剰状態が解消されているというふうと考えております。

以上が適正船腹量の御説明でございます。

なお、参考といたしまして、従来からコンテナ船とRORO船の適正船腹量の試算を行っております。これについて御説明をしたいと思います。

趣旨が1番に書いてございますが、この二つの船種は対象貨物が紙・パルプ、あるいは機械、雑貨ということで、今まで御説明をしているような産業基礎物資の太宗貨物とちょっと輸送動向が異なる。したがって、一般の貨物船とは少し違った動きをするということから、従来からこれを試算しているわけでございます。これも同じような方法で試算をいたしております。8ページ、9ページ、10ページが答えになるわけですが、現在、下のD/Wで申しますと、30万9000D/Wとなっております。適正船腹量は29万5000D/Wと推計できますので、8000トンの過剰と考えられております。ただ、雑貨等の輸送品目は、今後、伸びが見込まれますので、15年度におきましては、この適正船腹量が31万4000D/Wということで、1万1000D/Wの不足が見込まれているわけでございます。一般的にコンテナ船・RORO船は5000トンないし1万トン程度の船でございますので、現在1隻ないし2隻が過剰状態ですが、来年になれば逆に1~2隻程度が不足になる、こういう状態になることが試算結果であらわれているわけでございます。

以上、御説明を終了させていただきます。ありがとうございました。

○千速会長 ありがとうございます。

ただいまの説明につきまして御意見、御質問がございましたら、どうぞお願いいたします。

○加藤委員 7ページの適正船腹量(案)の貨物船は16年以降が相当不足になるという予想ですけれども、ドライについては先ほどの粗鉄のあれがあると思いますが、それ以外のところはそんなに大きく伸び率が出てくるんですか。どうなんでしょうか。

○大久保国内貨物課長 9ページをごらんいただきたいと思います。最後をはしょってしまって申し訳なかったのですが、「コンテナ船・RORO船の輸送量の見通し」がございまして、ここで雑貨の輸送量の見通しを立てているわけでありまして、これを私どもは今後

モーダルシフトも進めていきたいという気持ちもあるわけですが、11年度に1000万トンだったものが現在は1200万トンに上昇しておりますので、この雑貨輸送は将来100万トンずつ伸びていくのではないかと、このように見通しております。いわゆる大宗貨物はマイナスになるわけですが、雑貨がプラスになっておりまして、それが15年度と16年度で逆転していく。この点が一番大きいのではないかと考えているわけですが、ちょっと期待があるかもしれません。

○加藤委員 それから、油の黒物については特殊な話を原発関係でされたのですが、かなり一過性であるとしても、現在のいろいろな情報を探ると原発はかなり長期にストップをかけるということでもありますから、そういう点では一般に油は非常に厳しいと言われた状態は来年は何とかクリアできそうだというのは甘いのでしょうか。いかがでしょうか。

○大久保国内貨物課長 特需だと言われているのですが、原発がいつ再稼動をするのか、私、そこまできちんとした情報を得ておりません。ただ、今年の8月の末に起こった事件でして、内航業界では少なくとも今年度末までは続くのではないかとか、あるいは来年の夏までということですから、おおむね1年ぐらひは続くのではないかとか、そういうことが言われていると聞いております。

現在は船の動きが非常に活発になってきているというふうに承知をしておりますが、立石会長、そのようなことでよろしゅうございますか。

○立石臨時委員 現在、原発で石炭船と黒物のタンカーが極めて不足しているという実態は確かにございます。ただし、これは一過性でございますから、これについて期待するのはどうかと考えております。今の黒油の問題について言えば、そういうことでございます。

なお、タンカーに限って、適正船腹量についての若干の問題点を申し上げます。

過剰で表示されていることに異論はございません。理論的な推計によるものには全く異論ございませんが、問題は内航タンカーも船型がさまざまであり、白黒、季節性が大きいので、常に過剰か不足かという状態にありまして、本当の意味での適正船腹量が存在しないというのが実態でございます。ただ、船腹が過剰という公式な発表で、荷主さんの方が過剰を前提として運賃を硬直的に固定化させる傾向が非常に強くて、こういう席でこういうことを申し上げるのはちょっとどうかと思いますけれども、我々は困っているのが実態でございます。余計なことを申し上げて申し訳ございません。

○大久保国内貨物課長 今の2点についてお答えしたいと思います。

まず発表の仕方ですけれども、数字は中期的に計算をしておりますので、8%程度の過

剰状態にあるというふうに申し上げたいと思っているわけでございます。

ただ、つけ加えまして、昨今の原発の特需があるということは、皆さん、よく承知をしている事実でございますが、それでもまだ過剰かと思われると、これは誤っているということでございます。特需があるので、今の8%程度の船腹過剰状態は短期的には解消されているということをきちんと申し上げて発表したいと、このように考えております。

それから、最初にお話があった船型の問題でございますが、御説明しますと、我々は一口に「タンカー」と申しておりますが、日本に全部で1000隻あるんです。そのうち400隻が白物と言われている白油を運んでおりまして、残りの400隻が黒物を運んでいて、残りの200隻がケミカルを運んでいる。白、黒、ケミカルというものが、油なので同じ動きをしているのかと思うと、また随分違った動きをしているということがございます。白油というのは基本的にガソリン・軽油でございますので、民生的なところに使われておりますから、ある意味では安定していて、省エネが進んで若干マイナスになったり、経済の波動に応じてプラスになったりと、こういう動きでございます。

ところが、黒油はいわゆる重油でございますが、火力発電とか、そういう産業が使っているものでございますので、これが非常に大きなぶれを示すわけでございます。したがって、季節変動率が4割ぐらいになっているというふうに私どもは理解をしております。その中で8%過剰だというのは、多分、数学の世界から言えばほぼ適正な量になっているということなのだろうと思っております。

ただ、8%過剰なのだから運賃を下げていくというのが、今、荷主業界とタンカーのオペレーター業界の間で言われているわけでありまして、これはその業界の経営の話なので、そこまで我々がどうこう言えないのではないかと。4割の季節変動があるところで、8%多いから、それをどうするかというところについて、国として言うことはなかなか難しいかなと思っております。

それから、船型の話ですが、具体的に10倍ぐらいの違いがございまして、一番小さい船が199トン型が500キロぐらい運んでいる。それから3000トンぐらいのものがございまして、これが5000キロぐらい運んでいる。10倍ぐらい格差がございまして、基本的には3000トンクラスが半分程度を占めておりまして、それがトランクラインを輸送しているわけでございますが、それだけで日本国内の輸送が全部できるかというのと、毛細血管みたいなものでございますので、最終的には199型の500キロのものがないと運べないのだと、こういうことをおっしゃる方も多ございます。それぞれの船型ごとに足りな

ったり、あるいは余っていたりしているわけでございますが、私どももいろいろ試算や検討はしているわけですが、そのミクロまではなかなか難しいというのが現状でございます。これは内航タンカー業界の中でやってもらうしかないのかなと。行政として、そこまで細かいデータは持っておりませんので、我々ができるのはこれぐらいで、それから先は、この数字を使っていただきまして、業界の中でいろいろ御研究いただければ、我々もまたそれを活用してもう少しよいものができるのではないかと、こんなことを考えております。

○加藤委員 もう一つ、10 ページのコンテナ船、RORO船については、来年度がG/Tで14、D/Wで11、そして16年度は40、17年度が64とかなり高い不足の数字であります。こういう数字で見れば、建造意欲といいますか、そこら辺はかなり期待できると考えていいのでございましょうか。

○大久保国内貨物課長 足りなくなるのではないかと思っているのですが、最近、船の建造が非常に少のうございまして、今年度は昨年度に比べてざっと半分ぐらいしかできていないわけでございます。これは景気の先行きが見通せないことが一番大きな原因になっているかと思えます。また、大型RORO船の場合にはあまり関係ないのかもしれませんが、金融機関の厳しい融資姿勢もあると考えております。

そういったしますと、こういうことが一応見通されるのでありますが、これをもとに船主の方あるいはオペレーターの方が船をつくっていただけるのかどうか。非常に期待はしているのですが、なかなかはっきりとは言えないかなと、こう思っております。

○加藤委員 ありがとうございます。

○千速会長 ほかにいかがでしょうか。

○杉山(雅)委員 2点申し上げたいと思います。

1点は冒頭に局長さんからお話がありました内航ビジョンです。実は私、不勉強でその内容をよく存じ上げていないのですけれども、これは、ここに反映されるような性質のものとは若干違うのだと解釈すべきなのかどうか、そこをお伺いしたいと思います。

もう一点は、2ページの適正船腹量の算定方法で、①からずっと追ってみますと、ほとんど機械的に計算できるところで、実は⑨だけが政策的な検討が必要とされるところではないだろうかと私は思料しているのです。そういったしますと、6ページの「船種別輸送原単位の見通し」の一番右の「原単位の予測」の説明を見ますと、全部同じなんです。ところが、上の三つと下の三つは数字からいっても相当違いますから、「過去の輸送原単位の実績等」の「等」で判断しろということだろうと思っておりますが、私、課長さんのお話を伺っ

て、よくわかったんです。ところが、最初にこれを見たときによくわからなくて、後ろの説明からわかったことですので、ここはもう少し表現をわかりやすくするようなことはできないものだろうかという点をお伺いしたいと思います。

○大久保国内貨物課長 2番目の質問につきましては、おっしゃるとおりでございますので、そのようにいたしたいと思います。

それから、最初の内航ビジョンは昨年1年かけて今年の4月につくったものですが、これは今後、21世紀の内航がどうあるべきかということを考えてわけでございます。実際には、今やっている内航海運業法のような事業規制でありますとか、あるいは船舶とか船員に対する社会的規制、こういうものを少し見直しをしてはどうか。あるいは、船舶の技術開発を進めていくべきではないか。例えば、もともと船舶はトラックなどに比べて環境にやさしい輸送機関だと考えているわけではありますが、さらに、エコシップであるとか、より省力化を目指したシステムとか、そういうことを考えてはどうか。

それから、インフラの整備です。インフラといっても単に港湾をつくるということではなく、例えば静脈物流であるとか、あるいは現在は東京湾が結構ゆっくりしたスピードでしか船が運航できないんです。これは、コントロールという意味の管制、海の管制ができていないところに原因がございまして、港をつくるということだけではなく、管制のようなソフトウェアの整備をすることによって、東京湾をスピードを出して速く行けるようになれば、これはトータルの物流に非常に大きな影響を与えることができる。そういうボトルネックのところを少し見直してみたらどうかとか、そういう内航全体にわたる将来の施策について取りまとめたものでございます。

これについては、今回の適正船腹量には直接の影響はありません。今後、これらについてできるものから徐々に具体化をしてまいりたい、このように考えているわけでございます。

○圓川委員 適正船腹量の決め方については異存ないのですが、私が気になったのは6ページの原単位のところですか。一つお伺いしたいのは、季節変動がかなり大きいと。さっきの4割程度というのはタンカーの場合ですか。

○大久保国内貨物課長 タンカーです。

○圓川委員 季節変動のパターンは毎年同じなのでしょうか。

○大久保国内貨物課長 基本的にタンカーの場合の4割はほとんど同じです。寒くなる冬と冷房が使われる夏、これに黒油と白油がそれぞれ上がっていくということです。

○圓川委員 ほかの船腹に比べていかがでしょうか。

○大久保国内貨物課長 ドライカーゴの場合、基本的には年の後半に増えていくことが多ございまして、季節波動は2割ぐらいいかなと思っております。ただ、これは景気波動と若干リンクしている面があるのではないかと考えております。一番荷動きしているのは12月なのですが、今までの景気を見ていきますと、どうも第3四半期、第4四半期に景気がよくなって、第1・第2四半期にまたストンと落ちてくるというのがここ4～5年の動きなんです。それに連動しているのかなと考えております。

○圓川委員 この原単位の設定の仕方によって随分違ってくるわけですね。波動が非常に大きいので、少しぐらいい余剰や過剰はあまり気にしないという話がありましたけれども、こういった資料の中に波動の様子を出していただくと、わかりやすいと思います。

もう一つは、先ほどありましたように、営業する側からいいますと平準化が一番いいわけですね。ただ、そのためのコントロールできないものとそうでないものがあると思うんです。その辺の話も、この場ではなくて、政策的に考えていただきたいと思います。

もう一つは、将来を見るときには技術進歩や経営努力といった要素、視点も少し加えるべきではないかと思いました。

それから、先ほどモーダルシフトの話があったと思いますけれども、確かに雑貨についてはそういった傾向にある。環境問題等を考えますと、その辺も輸送量の見通しといいですか、その辺に何かあると説得力があるのではないかと思いました。それは海送率に関係するのですけれども、もう少し船が増えてもいいのではないかと思いました。これは意見です。

○大久保国内貨物課長 今のモーダルシフトの点ですけれども、我々はモーダルシフト率という一つの目標値を持っておりまして、雑貨について500キロ以上離れたところでの現在のトラックと内航海運のウェイトを見ますと、内航海運が4割程度でトラックが6割程度ですが、我々はこれを50%まで拡大しようという目標を内航ビジョン等でも掲げているわけございまして。そういうこともあって内航のウェイトを高めていこうという目標を立てておりますが、今回の適正船腹量を策定するに当たっては、そういう政策的判断は加味しないで、従来の実績を踏まえて行うということを行っております。

なお、原単位につきましてはなるべく過去の一番稼動していた時期の数字を持ってくるということで、現在から見ると2割程度効率的な輸送というものを念頭に置いておいてやっておりますので、おっしゃったようなことはある程度取り入れられているのではないかと

と考えております。

○千速会長 ほかに、御意見、御質問はございますでしょうか。

よろしゅうございますか。

それでは、御意見もたくさんお出しいただきましたし、煮詰まりましたので、本件につきましては、資料における内航適正船腹量（案）については、御異議がないものとして、これにより答申することにいたしたいと存じますが、よろしゅうございましょうか。

〔「異議なし」の声あり〕

○千速会長 ありがとうございます。

それでは、適正船腹量につきましては、「当分科会の決議をもって交通政策審議会の答申とする」ということで事前に今井交通政策審議会会長の御承諾をいただいておりますので、これをもちまして答申といたしたいと思えます。

以上で本日の議題は終了いたしました。そのほかに何か御意見等はございますでしょうか。

○小谷臨時委員 私、内航業界の代表として一言申し上げたいと思えます。

今日は委員長をはじめ委員の皆様方が我々業界のために適正船腹量についていろいろ御審議いただきましたこと、厚く御礼を申し上げますとともに、この原案を作成されました事務局に対しましてもお礼を申し上げたいと思えます。

適正船腹量というものは、先ほどちょっと触れられましたけれども、次世代内航ビジョンに絡む次世代内航制度検討会がございまして、法律上、これを存続させるかどうかということについても検討する予定になっております。ただ、私ども業者といたしましては、船腹の需給や貨物量の動向等について、先ほどお話もございましたように、個別品目的にはいろいろ問題があるとは思いますが、こういう公的な権威のある情報が必要であると思えますので、ぜひともこのまま存続をしておいていただきたい。また、暫定事業の今後の必要資金の目安としても、利用するといえますか、そういう価値があると思っておりますので、ぜひ存続をお願いしたいということをお願いいたします。

同時にまた、我々業界は御承知のように非常に景気が悪いこともさりながら、船腹調整事業を廃止されたり、内航タンカーにおける運賃協定も廃止されたりいたしまして、経営環境が非常に悪くなりました。そのほか、世の中全般も悪いのですが、それとともに末端の輸送部門として苦勞をしているといえますか、非常に辛い立場にあるわけでございます。

先ほどの課長のお話でもございましたように、我々、暫定措置事業を始めまして約5年になりますが、その間、24～25%の船を減らしたわけでございます。やっとな、その効果があるかどうか、先ほどお話もございましたように、一過性のものかもわかりませんが、船舶需給が若干タイトになってきた。これによって、本来の跳ね返るべき運賃のところまではまだいっておりませんが、若干、用船料のアップ等で具体的な形が出始めているのは事実でございます。したがって、これが一過性ではなく、ずっと続いていていただきたいというのが本来の念願でございます。

その間、我々といたしましても、今後とも国交省ともいろいろな御相談を申し上げながら、内航海運を有意義な産業として成り立たせたいと思っておりますので、今後ともよろしくお願いを申し上げて、お礼かたがた御挨拶とさせていただきます。

○千速会長 ありがとうございます。

ほかに御意見はございますか。よろしゅうございますか。

それでは、ほかに御意見も内容でございますので、以上をもちまして交通政策審議会第3回海事分科会を閉会いたします。

今日は大変お忙しいところ、委員の皆様、御出席いただきまして、ありがとうございます。

以上をもって終了いたします。

閉 会