

第4回 内航海運の活性化に向けた今後の方向性検討会 議事概要

・日 時： 平成28年10月28日(金) 16:00~18:00

・場 所： 合同庁舎3号館11階 特別会議室

・主な意見等：

- 「安定的輸送の確保」及び「生産性向上」の2つの方向性を今後中長期的に目指すべき方向性として設定することについて異論はない。
- 「安定的輸送の確保」及び「生産性向上」の2つの方向性については、並列というより「安定的輸送の確保」を行うための一つの考え方として「生産性向上」があるのではないかと。今後、船舶建造をどうするか、船舶金融のあり方をテーマとすべきである。
- 「安定的輸送の確保」、「船舶の大型化」を志向するのであれば、港のインフラの脆弱性を克服する必要がある。
- 「生産性向上」を目指すためには、少ない船員で輸送できる船の構造にするのが近道ではないか。例えば、総トン数 499 総トンを維持したまま積みトン数(載貨重量トン数)を増やすなどの取扱い等が考えられる。
- 今後、産業基礎物資の輸送需要が横ばいもしくは減少傾向と予測される中で、増加するネット販売等の貨物を取り込むために、インフラの整備も含め、陸と海の結節をもっと密にする必要がある。
- 「安定的輸送の確保」と「生産性向上」を目標とすることに異論はない。前者では、産業基礎物資の輸送量の増加は期待できないため、モーダルシフトの推進が重要となる。後者では、共同配船による効率化への支援もあり得るのではないかと。平成 36 年度に暫定措置事業が終了することを見通して、共同でどう力をつけるか、また新規参入をどう登場させるかも視野に入れるべきである。
- 産業の活性化に向けては新たなプレーヤーの参入や多様性のある色々なサービスが拡がるのが不可欠である。
- 暫定措置事業終了後、新規参入事業者が増えると小規模事業者では船舶建造が難しくなるため、船舶管理会社が重要になる。船舶管理会社がどう力をつけていくのか、今のままで良いのかという視点も重要である。
- 船内の船員居住空間を拡大しても、総トン数が 499 総トンに維持されるような取扱いにしてもらわないと、船員の確保・育成に支障が生じる。新人船員を乗船させたいけれどもできないという声に柔軟に対応してもらいたい。
- 岸壁を新たに整備することなく、大型船が入港できるよう沖合で荷役する等の工夫も考える必要がある。

以上