

第5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12月16日(金) 15:30~18:00
- ・場 所： 合同庁舎3号館11階特別会議室

・議題3『各委員からの意見表明』についての主な意見等

<女性・若年船員の確保・育成の強化>

- 海技教育機構の定員の増員、499 総トン船の定員外の居住区について総トン数外とする措置の検討、女性船員の有効活用、機関部職員不足深刻化への対応が必要である。
- 運賃・用船料は市況に左右されるが、船員不足については、構造の問題であり、マーケットで決まることとは別に議論すべき問題である。船員の確保や育成に必要な費用は、運賃や用船料とは別に、誰がどういう形で負担するのかといった制度設計を議論していくことが必要ではないか。

<新たな輸送需要の掘り起こし>

- モーダルシフトを推進するのは荷主であり、モーダルシフトへの支援措置が直接荷主に裨益するような仕組みにならないとモーダルシフトは進まないのではないか。
- フェリー、RORO船等の船舶情報検索システムの中に、船の到着時間を含めた情報を供給できるシステムを導入し、フォワーダーや荷主に対して広めていただき、空きスペースの有効活用を図ることが望ましいと考える。

<船舶管理会社の活用促進等事業者の経営体力の強化>

- 船舶管理会社について、所有と管理とを分けて、管理をする上で何が必要なのかということを考え、船舶管理会社の業界における位置づけをきちんと設け、質の改善、それに対する評価をできるようにしていくことが必要と考えている。

<船舶の大型化・省エネ化の強化>

- 船型の見直しをすることで15%~20%程度の省エネ効果が発揮できると考えており、船型の見直しも含めた省エネ格付け制度を検討してもらいたい。

<その他>

- 安定輸送のために適正な船団形成を図る上で荷主とオーナーを繋ぐオペレーターの果たす役割が非常に重要であり、この役割をオペレーターがきちんと果たさないと計画的なリプレイスや船員確保のバックアップが進まないのではないか。
- 暫定措置事業終了後の船舶建造や組合の組織のあり方についての方向性について、出来るだけ早い時期に議論を始める必要性を報告書に盛り込んで欲しい。

・議題4『第4回検討会を踏まえた主な論点整理』についての主な意見等

- 内航船については、荷主によって貨物のロットが決まり、受け入れる棧橋条件も異なるので、同一船型で船を建造することについては基本的に困難であり、船型の標準化はなじまないのではないか。
- LNG 燃料船については、供給やコストの問題があり、将来的に導入することはよいが、時期尚早ではないか。むしろ 2020 年に規制が強化される SOX への対応を取り込んでもらえるような形にしていきたい。
- i-Shipping について、これから技術が進展した場合に、そういった技術を導入した船に関しては、最小定員の見直しも必要ではないか。