

2 1世紀型内航海運のあり方

1. 物流に対する経済的・社会的要請

本来の議論の枠からはみ出してしまうが、他に機会がないのでお許し頂きたい。

日本全体の輸送システムは将来どうあるべきなのか。空、海、陸の分野別にどうなのか、もう少し限定的に言えば、船、鉄道、トラックのベストマッチングはどうなのか、と言う議論が先ずあるべきではないか。その理想像を内航部門でどう実現するかが、これから語られる我々の課題になろう。その際心すべきは、少子化傾向への対策、環境負荷の低減、国際競争力増進の3点であろう。少子化は労働力不足たとえばトラック運転手や船員の不足となって現れる可能性があるが、この労働力を海外に求めることは(社会的コストの増大を招く惧れが多いにあるという意味で)誤りであり、先ずわが国の内側でやれることを全てやる姿勢が必要だ。そして私の結論から先に言えば、労働力不足の緩和策として大量輸送機関へのシフト策、特にトラックから鉄道へのシフトをもっと積極的に誘導する必要があると思う。また大量輸送機関は環境負荷、コストの面でトラックよりは数段優れている。後述する船員不足対策もそうだが、労働力不足問題は早急に対策を立ち上げないと時間切になり、安易な外国人労働力の利用実績が出来てしまう。

現実のわが国では、輸送市場における正当な競争の結果としてトラック万能主義が成立してしまったのだが、この状況を将来に備えて前述の方向に転換させるためにはそれなりの誘導策が必要であろう。そこで今一度、三つのモードの競争条件を整理し、所謂イコールフィッティングの実現を目指すべきではなからうか。例えば主要な鉄道施設を公的機関が所有して貨物列車ダイヤを一般に開放したならば、トラック業者や海運業者が鉄道輸送に参入するのである。鉄道輸送が開放されることによって、これまでの異分野の輸送業者が相互に乗り入れ可能となり、輸送サービスの内容によってモードを変えることが出来るようになる。距離によって、必要時間によって、輸送ロットによって最適なモードを選ぶことが出来ることになる。主要港にレールが入り、貨車と内航船と間でコンテナの受け渡しを簡単迅速に出来るようになれば、無益なスピード競争は減少するはずだ。このような日本全体の輸送システムを描いた上で内航のあるべき姿を構築したいと考える。

2. わが国経済活動・国民生活における内航海運の役割

前項で述べたとおり内航海運の役割はこれから改めて決めなおすものではなからうか。ただし、海運の最も有利な点は『大量輸送・低コスト』にある。従って内航海運の役割、守備範囲はこの特徴を最大限引出すシステム作りと同義語となる。

3. 21世紀型内航海運のあり方

a. 内航海運システムのコスト削減

イ 現実には依然として199サイズの小型船舶が多数稼動しており、全体として低コストの実現を阻んでいる。船腹調整の終焉によって船主はサイズにこだわる必要がなくなり、むしろサイズアップをしやすい状況が現出している。行政の誘導策を最も必要とする時期になった。

ロ 船舶は基本的に365日、24H稼動体制であるが、陸上側の荷役関係がその体制にないところがある。従って今後は荷役のスピードアップも含めて陸上側の柔軟な対応が必要だ。

ハ 陸上側の対応が可能になっても、保安庁所轄の港湾の安全に係わる諸制限があって効率化を妨げている例がある。船舶の性能は向上しており、何をどうすれば

制限が緩和されるのか、問題点の洗い直しと、IT利用による解決策の研究をする必要がある。

b. 低コスト内航船の実現 = 定員削減

船員不足の対応として外国人船員を利用することは避けるべきである。むしろ定員削減を実現して対処すべきである。また船舶運航コストの3割以上が船員費であるので、船員数の削減は内航船のコスト削減策として最も効果的であり、早急に実行案の策定を行なう必要がある。

イ ハード面では省力化設備と定員削減の関係を明確にし、投資の意志決定を図りやすくする。

ロ ソフト面では、狭水道などにおける管制システムを更に充実させてブリッジの負担を軽減することにより定員削減を達成する。一つの手法として...現在、一般の船は自船を中心にレーダーで他船や障害物を監視しているためブリッジの情報は客観性に乏しいが、仮に狭水道に差し掛かった時に管制官の見る画面を自船で利用出来れば、管制官の指示を明確に受け取ることが出来るようになる。このような管制があればAISはもっと生きるのではあるまいか。

c. 21世紀型船舶の検討

前項の定員問題をクリアーした後の課題として、斬新な21世紀型船舶の検討をしたい。現在の内航船の設備は外航船ほどではないがやはり自己完結型である。その旧態依然とした発想が、船の構造上の進化を妨げていないか。外部支援システムの構築を前提として大幅な設備基準の見直しを出来ないか。船員の高齢化に対応する新たな設備基準も必要だ。

d. 海運業者の近代化

船腹調整制度及び暫定措置事業の終了によって、船主の立場は大きく変貌するに違いない。これまではオペレーターに隷属していた傾向があるが、これからは新しい海運業者として生まれ変わり、新しい時代の要求に応える実力を備えて欲しい。

今後の内航海運行政が取り組むべき課題...項目だけ列挙

1. - (1) 船主の意識改革
(2) 船主も含めた海運業者に対する求貨・求船情報(海貨需給情報)
(3) 多層商流の解消
2. - (1) 管制画面の共有化、省力化エンジンの開発
(2) サイズアップや21世紀型船舶に対し共有建造を認める方式
船室の安全確保策
(3) トラックの規制強化がある
(4) 鉄道との連携

以上