

第2回次世代内航海運懇談会暫定措置事業部会議事概要

1. 日 時：平成13年10月17日（水） 14:00～16:00
2. 場 所：国土交通省8階 国際会議室
3. 出席者
【委員】加藤部会長、中泉部会長代理、青山委員、江口委員、太田委員、小谷委員、
四宮委員、島田委員、立石委員、三井田委員、武藤委員、吉田委員
【事務局】海事局参事官、海事産業課長、国内貨物課長、海事産業課企画官、国内貨物
課課長補佐
4. 議事
(1) 各委員からの意見陳述
(2) 暫定措置事業等に係る政策評価の進め方について
(3) 暫定措置事業の現状の取り組みと課題について
(4) その他
5. 議事経過
各委員からの意見陳述に続いて、事務局より資料に基づいて暫定措置事業等に係る政策
評価の進め方及び暫定措置事業の現状の取り組みと課題について説明を行い、その後、
委員による議論を行った。

<主な議事の概要>

暫定措置事業のあり方について

- ・ 暫定措置事業を早期に終了させるべきである旨の意見については、平成10年3月の海運造船合理化審議会内航部会で、交付金の交付は船舶の耐用年数である15年実施すべき等の議論があり、さらに事業資金の回収を図るには相当の期間が必要であると考えられることを踏まえると、早期終了は困難。
- ・ 船舶建造の促進は、暫定措置事業の円滑な運営の前提であるものの、現状の運賃水準では採算に合わないため、自己努力で取り組むのは限界がある。従って、建造促進のインセンティブとして、近代化設備、乗組定員等に対する何らかの支援策等の検討が必要ではないか。
- ・ 船舶建造を促進するためには、船腹の需給バランスの均衡を図ることによる適切な運賃・用船料の確保が必要。
- ・ 暫定措置事業のように国に依存するのではなく、例えば業界内で資金を出し合って過剰船腹を解撤し、市況の上昇による利益により返済する等の方策を内航業界として考えていくべきではないか。

内航海運の国際競争力の向上について

- ・ 「内航海運の国際競争力」の向上が必要との意見については、10万トンを超える大型の外航船と平均500トンのきめ細かな需要に対応する内航船では、輸送効率が異なり比較すること自体が意味をなさないこと、例えば中国産の鉄鋼や石油プラス日本への輸送費と日本で製造したものとの価格比較をする場合は、製品自体の価格格差が人件費格差等により大幅に生じていて輸送費の占める割合が小さいことなど、具体的に競争力の差が生じる原因には様々の要因がある。
- ・ 石油製品の国際競争力という点では、内外の製油所コストの差も大きく、このため輸入品との価格競争が激しくなっている。石油の輸送費については5,000kl 積の近海船と内航船との比較ができるが、韓国は日本の3分の2程度の運賃で輸送している。
- ・ 近年の鉄鋼製品価格の低下の中、鉄鋼の物流コストの販売価格全体に占める比率は従来からほとんど変わっていない状況。ただし、為替の影響も考慮すべきである。
- ・ セメントの場合、韓国のセメントは製品価格が2分の1、船員費が3分の1である。外国船との競合に対処するため、船も自社の設備と考えて諸経費の削減に取り組んでいる。しかし、為替の影響もあり日本製品が外国製品に対して競争力を喪失すれば、外航の近海船を利用して外国製セメントを輸入することにならざるを得ない場合もある。