

平成 15 年 8 月 27 日

於・国土交通省 8 階国際会議室

交通政策審議会
第 7 回海事分科会議事録

目 次

1. 開 会	1
2. 議 事	
(1) 内航海運の活性化による海上物流システムの高度化について	
- 適切な事業基盤の形成及び新技術の開発・普及のあり方について -	
(中間報告)(案)	2
(2) 今後の検討スケジュールについて	10
3. 局長挨拶	10
4. 分科会長挨拶	11
5. 閉 会	12

開 会

総務課長 それでは、定刻よりほんのわずか早いのですが、皆様おそろいですので始めさせていただきますと存じます。

私は、事務局で全体の司会をさせていただきます総務課長の小野でございます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

本日は、11名中8名の委員の方に御出席をいただいております。山村委員、杉山雅洋委員、大和委員は、本日御欠席でございます。

ただいまから、交通政策審議会の第7回海事分科会を開催させていただきます。

本日は、皆様方御多用中のところ、御出席を賜りまして、まことにありがとうございます。

まず、最初にお手元の資料の確認をさせていただきますと存じます。

資料は、議事次第というものがございまして、その次に、第7回海事分科会資料一覧ということで資料1～4まで綴じたものがございます。最後に、参考資料というものがございます。

それで、資料一覧の中でも、海事分科会委員名簿、中間報告の本文、要旨、検討スケジュール(案)というものがございます。よろしゅうございますでしょうか。もしなければ、お申し出いただければと存じます。

なお、本日は、先ほど申しましたとおり、委員11名中8名の御出席でございますので、交通政策審議会令第8条第1項による定足数を満たしておりますことを御報告申し上げます。

また、当分科会につきましては、御承知のとおり、情報公開の観点から、会議自体を報道関係の方に公表いたしますとともに、議事録等を国土交通省のホームページに掲載することといたしておりますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

それでは、千速分科会長、以後の議事進行のほど、よろしくお願い申し上げます。

議 事

(1) 内航海運の活性化による海上物流システムの高度化について

- 適切な事業基盤の形成及び新技術の開発・普及のあり方について -

(中間報告)(案)

分科会長 それでは、議事を進めさせていただきます。よろしくお願いいたします。

まず、議事次第1でございますが、内航海運の活性化による海上物流システムの高度化について、中間報告(案)でございますが、その審議を行っていただきたいと存じます。

この議題については、第6回の海事分科会において審議いたしまして、分科会のもとに内航海運部会を設けて御議論いただいております。

まず内航海運部会から、続いて事務局から、中間報告(案)について御報告をいただきたいと思っております。

本日は、この案について御審議をいただきまして、中間報告として取りまとめたいと考えておりますので、よろしくお願いいたします。

それでは、内航海運部会長から御報告をお願いいたします。

部会長 杉山でございます。

それでは、私から、まず簡単に概要について御報告を申し上げます。

内航海運部会におきましては、6月6日、7月4日、8月4日と3回の部会を開催いたしまして、諮問事項のうち、予算要求との関係もあって、当面、早急に取り組む必要のある2つの施策について、すなわち「適切な競争基盤の形成」、もう一つは「新技術の開発及び普及」、これらを推進するための施策について先行的に検討を行いました。その検討結果を中心に今回の中間報告(案)をまとめてございます。

そこで、中間報告(案)の概要でございますが、全体の目次をご覧いただきながら、あるいは本文の見出しを追いかけながらお聞き取りいただければ、若干わかりやすくなるのかなと思います。

まず、1の内航海運の役割と社会的意義というところでは、内航海運の社会的な意義として、物流の効率化、環境負荷の低減、労働の効率化という3つを掲げまして、それを踏まえて、内航海運が引き続き物流の大動脈として、我が国経済・社会の発展に寄与していくことが求められているという基本的な認識を述べております。

続きまして、2の内航海運を巡る課題というところでは5つの指摘をいたしました。す

なわち、第1に物流効率化に要請が高まっていること、第2に地球温暖化の防止等、環境保全に対する要請が高まっていること、第3に競争制限的な市場構造が見られること、4、船舶建造の困難化と老朽船比率が上昇していること、そして、第5番目に船員の減少と高齢化の進展が引き続いて見られること、この5つを指摘いたしました。

それらを踏まえまして、3番目に内航海運の活性化方策の基本的考え方を整理いたしました。そこでは、第1に事業規制の見直し等の競争的市場環境の整備、第2に社会的規制の見直し、第3に近代化・高度化された船舶の建造・促進による適切な事業基盤の形成、第4にさまざまな課題をブレイクスルーする新技術の開発・普及、これらの4つを柱といたしまして総合的な取り組みを行う必要がある旨を述べてございます。

これを受けた4番目の具体的な施策の展開というところでは、4つの柱のうちの「適切な事業基盤の形成」と「新技術の開発及び普及」につきまして、取り組むべき2つの具体的な施策について述べてございます。すなわち、第1番目が運輸施設整備事業団の船舶共有建造制度を活用した物流高度化船の建造促進のための支援措置、第2番目に、スーパーエコシップ、高度船舶安全管理システム、環境対応型の新技術の研究・開発の推進と普及、促進方策の検討の2つでございます。これらに今、早急に取り組むべきであり、かつ、その着実な推進が期待される、望まれるということを述べております。

以上が内容でございますが、なお、4つの柱のうちの残る2つ、すなわち、競争的市場環境の整備、社会的規制の見直し、この2つにつきましては、現在それぞれ関係者による検討の場において検討が行われているところでありまして、今後、その検討結果も踏まえつつ審議を続けて最終答申案の取りまとめの中に取り入れていきたいと考えてございます。

以上、簡単でございますけれども、中間報告(案)について、私からの概要の報告とさせていただきますまして、詳細につきましては事務局から御説明をお願いしたいと考えております。

以上でございます。

分科会長 ありがとうございます。

参事官 それでは、事務局、参事官の丹上でございますが、中間報告でございますので、読み上げる形で御説明をさせていただきたいと思っております。

(中間報告案 読み上げ)

以上でございます。

資料3の方はこの要旨でございますまして、大変恐縮でございますが、一番最後のところに、

ポイントという形でポンチ絵をつくらせていただいております。

以上でございます。よろしくお願いいたします。

分科会長 ただいま御説明いただきました中間報告（案）につきまして、御意見、御質問がございましたら、よろしく御発言をお願いいたします。

委員 まことに申し訳ないのですが、初めて出席して、過去の流れも正しく理解がないために、若干ピントはずれの質問になったらお許しをいただきたいと思っておりますが、文言云々の話ではございません。理解の意味で、6ページの4の具体的な施策の展開ということで、一つは「適切な事業基盤の形成」、この適切な事業基盤の形成が、下の（1）というように読ませていただいたわけです。運輸施設整備事業団を活用してと。適切な事業基盤の形成ということで、今までいろいろな議論があったとは思いますが、これで、まことに十分だと、こういうように理解をしてよろしいのですか。このタイトルに対して（1）というのは……。

これから、まだ本報告までには肉づけをしながら、もっと幅広く議論をしていくという理解でよろしいのか、その辺をちょっとお聞きしたいと思います。

参事官 船舶の代替建造につきましては、これまでもさまざまな形で施策を講じてきているところだと思いますが、どこまで、この報告なり答申の中に盛り込んでいくのかという議論はあろうかと思えます。そういう意味では、今書いているものだけで、とてもできる話ではないと思えます。

ただ、私ども、この報告などを受けながら、これから予算要求等、積極的に取り組んでいきたいと思っておりますが、そういう中では、私どもとしては早急に取り組む大事な課題としていただいている。

このほかのものを、どれだけこれから盛り込んでいくのかというあたりは、また最終答申に向けて整理をしていく部分かなというふうに考えております。

分科会長 ほかに、御意見ございますでしょうか。

委員 私、途中の議論が全然わからなくて発言をするのですけれども、物流の効率化あるいは労働の効率化に対して、内航海運は非常に高いんだということが最初にありますね。それに対して、環境問題からトラックから船へと、これはなかなか達成できていないんだという話がありますが、何か、この辺、少しギャップがあるような気がするんです。

要するに、確かに、1ページに書いてあるように、大量な物資を長距離にわたって輸送するには非常に効率的だし、あるいは労働の効率化も非常に高いと思うのですけれども、

トラックにシフトしていくためには、やはり小口の小回りのきくようなところで議論すると、この話も全部違って来るわけです。

そういう話があって、すぐに物流高度化船といって内航海運に対する物流効率化に6ページに書いてありますね。物流効率化環境保全等の社会要請が高まっているから物流高度化船という話になるんですけれども、少し抜けていると思うんですね。

いわゆる産業界が要請しているのは、例えば内航海運と他のモードとの連携という話がありましたけれども、船が着いてトラックに積みかえる、その辺をスピードアップしないと、それから、やはり他のモードとの連携という話がないと、幾ら10%積載能力が高まっても、あるいは速力が10%速くなっても、そういったモーダルシフトは起きないし、本当に産業界が要請するような物流の効率化には結びついていかないような気がするんですね。

最初に言っている効率的ですよという話と、産業界の要請の物流の効率化という話と少しギャップがあって、物流高度化船あるいはスーパーエコシップという話になってくると思うんですね。ですから、その辺の前提条件を少し置かないと多分、その辺は社会規制の見直しであるとか、競争的市場環境の整備であるとか、そこの話の中での枠組みでの意見だと思うんですけれども、その辺、少し位置づけをしておかないといけないのかなと思いました。

参事官　そういう面では、まだまだ整理すべきところがあるかと思えますけれども、これは私が申し上げるのは大変恐縮なんですけど、本当に内航海運を担うような国内幹線輸送みたいなものには重さでも大きさでも、大量の重いものをいかに安く運ぶかというようなものから、例えば宅配便みたいに少量のものを多頻度で小回りよく運ぶという輸送ニーズと、大分、同じ輸送ニーズの中にも幅があって、恐らく、内航船舶はそちらの本当の幹線的なものを担っていくというのが中心になるのだらうと思います。

そういう意味では、2ページの「物流システムは、各輸送モードが連携を図りつつ、経済・社会の要請に的確・柔軟に対応していく必要がある」という、言葉は非常に足りないわけですが、それぞれの特性を生かしながら全体として機能していくということかと考えております。

その中で内航船が、例えば幹線的なトラック輸送からモーダルシフトしていくということによって物流を効率化していく、あるいは環境負荷を低減していく、そういう部分が、実はまだまだあるのだらうと。そのための基礎条件といいますか、内航海運の活性化という中で、そういう社会的な役割も果たしていきたい。その重立ったところを整理させてい

ただいたということかと思えます。

海事局長 ちょっと補足させていただきますけれども、確かに、委員おっしゃるとおりでございます、今、トラック もともとトラックに適する荷物と内航に適する荷物とあるわけですが、環境問題、CO₂の話がどんどん出てくる中で、もうちょっと内航海運の役割というのはあるのではないかと、こういうことが考え方のベースにあるわけです。

そのときに、今おっしゃられたとおり、内航海運、例えば頻度の問題、トラックだと鉄道でも何本もありますけれども、内航海運だと1日に何本も出ないというような話とか、あるいは接続部分で、どうしても積みかえの手間があるとか、いろいろなコスト、時間、積みかえのバリアみたいなものがあって、その辺がなかなか競争力としていかないということがございます。本来であれば海事分科会ではなく、港湾、場合によっては鉄道を含めた広い委員会で議論をして仕組みをつくるというのが筋だとは思いますが、この海事分科会というのは、そのうちの海の部分だけでできることをやるというような整理になっていますので、そこで、大変申し訳ないんですが、ちょっと唐突な感じになっているということだと思えます。

だから、その部分は、多分言葉で、もうちょっと今みたいな考え方、全体の流れがあって、そのうち海の部分でできることはこういうことですよというふうにつなげたらいいんじゃないかなと思っておりますので、その辺は、そういうふう書き直す方向でやらせていただきたいと思えます。

委員 あと一つだけ、いいですか。

スーパーエコシップのところ、7ページにいろいろなランニングコストを含むトータルコストの低減を実現するとありますけれども、やはり代替化を促すためには、これだけメリットがありますよというのを、ライフサイクルコストといいますか、初期の投資にプラスいろいろな維持費であるとか、メンテナンスであるとか、あるいは何に必要かという、そのトータルで、これだけコストが下がりますよ、代替すると1年、2年でもとがとれますよ。この辺は実現するではなくて、事前にこういったものを目標にするんだと、このぐらいのライフサイクルコストの船を実現するんだということがないと、実際にオーナーからすると、幾ら助成制度を入れても、なかなか難しいと思うんですね。

逆に、それを技術目標にしていくようなシナリオの方がいいんじゃないかと思えます。

技術審議官 確かに、そういう非常に明示的な目標を立てられれば、それは非常に社会的な影響もあるなという感じは致します。

ただ、私どもの今の状況を申し上げますと、例えば船員を何人配乗するかというような問題を含めて現在の制度と複雑に絡み合っているわけです。そのところは私どもも、この船を契機として新しい世界を切り開きたいとは思っておりますけれども、現状において、それを具体的に進めるというのはなかなか難しい、非常に難しい状況にあるということだろうと思います。

我々とはとにかく、現時点で明らかにできることをここには書かせていただいて、あとは、その結果を見ながら現実を進めてもらいたい。

海事局長 もうちょっと言わせていただきますと、これから 17 年度に、実験船をつかって実際に実証実験に入ります。そうすると、その中で、例えばメンテナンスに関して言うと、メンテナンスフリーでドックに入っている期間が短くなるというようなこともありますね。だから、その分、オペレートできる日が増えるということもあります。

それから、いろいろな安全基準みたいなもので軽減できるものが出てくる。それはコストにはね返ってくるということですから、多分、今、技術審議官が言ったように、それが今の時点で、目標としてこんなものといって設定できればいいのしょうけれども、なかなか技術開発の途上なものですから、そこが明示できないので、若干、じくじたる書きぶりにとられかねないような書きぶりになっているかもしれませんけれども、その辺は、気持ちはそういうことでございますので、できるだけ実用化、皆様が使っていただけるようなものになるように仕組んでいきたい。予算要求して、これから実際に実証実験に向けていくわけですから、そういうふうにしていきたいと思っております。

委員 よろしいでしょうか。

前回のドラフトよりも、全く 7 ページについては、従来と違って、やはりこういうものをつくることによって、どれだけ全体のコストが、今と比較してどうなるかという視点が入ったのは大変大きな進歩だと思っております。やはり技術的な側面だけではなく、基本的には、私も何回も指摘しているように、つくってもらわなければ困るわけですね。役所は船をつかって貸すわけではありませんから、そういう点では、みんながつくりたい、これだったらつくっていいなという感じを持たせるものに大分なってきましたから、そういう点では評価します。

もう一つ教えていただきたいのは、これは内航をずっとやっている、ある意味では非常に大きな課題なんですけれども、米をつくりますね。私は農家でずっと来ましたが、土地改良をやっていい米をつくった。基盤整備なわけですね。ところが、いい米をつくっ

でも買ってくれるかという問題があるんです。そうすると、それが、特に内航の場合は制限的な大宗で、言いかえれば重層的な、これは荷主の方が、荷主系と元請・下請の関係がありまして、船側から言いますと、非常にクローズされたオープンマーケットではないという指摘が強いわけなのです。

それで今回、非常に大きな問題は、従来の基盤整備に加えて、いわば社会全体が要求しているような基盤整備、特に、ここに書いてある幾つかのCO₂、SO_xが含まれた、そういうものがドンと入ってきた。こういう場合に私が期待しているのは、こういう視点から基盤整備をしていけば、制限的な市場のメカニズムが、もう少し競争的になって、つまり、いいものをつくると荷主の方も、それは使っていこうと。やはりいいものをつくれれば、それなりにコストはかかるわけでありまして、それなりのコストは持ちましょうと。

技術の世界というのは、割かしそういうところはあると思うんですね。荷主の方からすれば、いいものをつくって、できるだけ高く買ってもらいましょう、これだけ投資しましたよという説明をされると思うんですけども、そこが、どうも今までつながってこないところが非常に厳しいところなので、やはり今回のやつは、CO₂とか社会的に要請されている、つまり業界だけではなしに社会的な要請にこたえて、そういう視点から内航の基盤を強化していく。そうすると、それを基盤にして市場そのものも、言いかえれば、非常に制限的ではなしに、やはりきちっとしたところの業界の体力が強くなる。そういう形に持っていけたらいいなと。

これは、やはりそういう点から、ぜひ荷主側に、大宗貨物でありますから、鉄であるとか、石油であるとか、素材でございますので、そういうインパクトを今回の中間報告が、かなりそういう視点を出してきたのではないかと考えております。かなり難しい問題であることは、重々承知してはいますが、そういう意味での今回の中間答申のアピールはそこにあるのかなという気はしておりますが、これで役所の方はいかがでしょうか。

海事局長 おっしゃるとおりでありまして、特に今、次の国会で船舶からの硫黄酸化物とか窒素酸化物というものの排出規制が具体的に規制されてまいりますし、「京都議定書」の実現ということでの環境規制というのが、今までの外部経済、要は垂れ流しでコストに反映されなかったものがコスト化されるというような社会になってくると思うので、まさに今、委員がおっしゃられたとおり、そういう時代になってくると、やはり状況が変わってきて、それをクリアして、自動車の排ガス規制なんかもそうですけれども、そういうクリアできるものを買っていこうというようなことになるだろうということも期待しな

がら、私ども、こういう計画を進めているところでございます。

委員 先ほど委員が触れられたこと、私も同意見なんですけれども、やはり国として、社会政策として、そういういろいろな環境問題に対応していかなければならない。そのためには、やはり物流を陸から海の方に移すという、これは避けて通れない道だと。ただし、移しても今のような海上の輸送形態ではいけないよと。船舶といいますかね。だから、それについて新しい、海上輸送についても非常に環境にやさしい形の中の船を求めていかなければならない、そういう切り口が私は一番いいんじゃないかなと、このように今、委員のお話を聞いて共通認識をさせていただきました。

それからもう1点は、これは6ページの関連なんですけれども、要望です。運輸施設整備事業団ですね。これからは、いろいろな物流高度化船とか内航の船の所有形態というのは、どうしても事業団との共有方式がどんどんふえてくると、そのように私たちも受けとめておるわけです。特に、こういう新しい新技術に対応していくとなりますと。

それで、ぜひお願いしたいのは、やはり80%ぐらいの共有の責任があるわけですから、それが、単に銀行と同じような金貸し的な船舶建造のための融資的な問題対応だけじゃなしに、責任の分野じゃなしに、80%の船舶所有者としての責任も、これからはやはり明確にして、新しい時代に即応した運輸施設整備事業団のあり方ということ、ぜひ今後模索していただきたいなと、これが私の意見です。直接、この文言とは関係ございませんが、よろしく申し上げます。

分科会長 ほかに、御意見ございましたらどうぞ。

よろしゅうございますか。

それでは、いろいろ貴重な御意見をいただきましてありがとうございます。本日いただきました御意見を勘案して、追加説明あるいは修文等、手直しが必要であれば、私どもの方で御相談させていただきます。追加説明あるいは修正を加えるということにいたしまして中間報告に取りまとめたいと存じますけれども、皆様、よろしゅうございましょうか。

〔「異議なし」の声あり〕

分科会長 それでは、事務当局の方で、そういう追加説明あるいは修正等を加えていただきまして、また後日、御意見をお寄せいただいた委員の皆様にもその箇所をお見せし、とりまとめたいと存じます。

海事局長 一応、直しまして、委員の先生に御了解いただいた上、会長の方に御相談させていただきますので、そういう取り運びにさせていただきたいと思っております。

分科会長 それでは、そういうことで皆様の御意見を入れて進めさせていただくように致します。どうもありがとうございました。

(2) 今後の検討スケジュールについて

分科会長 そうしますと、次の議題は今後の検討スケジュールということになりますが事務局から説明願います。

参事官 資料4でございますが、今後のスケジュール(案)ということでございます。

6月6日というところから8月27日、本日でございますが、これが今までの経緯でございます。

その下でございますが、4つの柱のうち2つについて、早急に取り組むべき施策ということで、きょう、御議論いただいたわけでございますが、あと競争的市場環境の整備、社会的規制の見直し、これは本部の方にもございますとおり、それぞれ検討会などを設けまして御議論をさせていただいております。

その結果を踏まえながら、ここにございますとおり、10月から、また内航海運部会を再開させていただきまして御議論をいただきたいと思っております。それで、年内というふうにあります、この海事分科会での御答申をおまとめいただきたいと思っております。

具体的には2回ぐらいかなと思っておりますが、内航海運部会の御議論をいただいて、この答申については11月中ぐらいが望ましいのではないかと、それを念頭に置きながら進めていただけたら大変ありがたいと思っております。

以上でございます。

分科会長 ただいまの御説明のとおりでございますが、そのような方針、時間で進めるということによろしゅうございますか。

〔「異議なし」の声あり〕

分科会長 それでは、ただいまの御説明のように進めていただきたいと存じます。

局長挨拶

分科会長 「その他」という議事は、何かございますか。

総務課長 本日は、大変御熱心な討議、まことにありがとうございました。

今後のとり進め方は、先ほど局長から申し上げましたラインで進めさせていただきたいと思えます。

ここで、海事局長の驚頭より一言、御挨拶をさせていただきます。

海事局長 本分科会での中間報告をお取りまとめいただきまして、誠にありがとうございました。一言、御礼の御挨拶を申し上げたいと思えます。

昨年4月に取りまとめられました「次世代内航海運ビジョン」の具体化を図るために、杉山先生を座長といたします内航海運部会におかれまして、適切な事業基盤の形成と新技術の開発・普及のあり方を中心に、6月から3回にわたり御審議をいただきました。委員の先生方におかれましては、大変お忙しいところ、出席を賜りまして、幅広い視点から、忌憚のない御意見、御議論をいただけたこと、まことにありがとうございました。

また、先ほどは千速分科会長を初め各委員の皆様の御尽力により中間報告をお取りまとめいただきましたことを改めて御礼申し上げたいと思えます。私ども海事局を挙げまして、本中間報告を踏まえ、早急に必要な予算要求を、予算の確保と対策の実施に取り組んでいきたいと思えているところでございます。

また、委員の皆様には、引き続きまして最終答申に向けて御審議をお願いいたすこととなりますが、今後とも、よろしく御指導方、お願い申し上げたいと思えます。

さて、千速分科会長におかれましては、本日の分科会をもちまして、海事分科会並びに交通政策審議会委員を退任されることになりました。当審議会の前身であります海運造船合理化審議会の時代から、長きにわたり海事行政の推進に多大の御指導を賜りまして、まことにありがとうございました。この場をお借りして厚く御礼申し上げますとともに、今後とも大所高所から御指導を賜るようお願い申し上げます。どうも本当にありがとうございました。

以上、簡単ではございますが、中間報告取りまとめに対します私の御挨拶とさせていただきます。

どうもありがとうございました。

分科会長挨拶

分科会長 ただいま海事局長から、大変、御懇篤なお言葉をいただきまして恐縮でございます。

私は、ちょうど平成 10 年からだったと思いますが、海運造船審議会ですか、日本鉄鋼連盟の会長の立場だったと理解しておりますが、この審議会に関与させていただきました。その間、委員の皆様には大変、御尽力、御協力いただきまして心から感謝申し上げますとともに、事務局の皆様の御努力に御礼申し上げておきたいと存じます。

大変、皆様の御協力、重ねて御礼申し上げます私の御挨拶にさせていただきます。

本日、またお忙しいところを委員の皆様、多数御出席いただきましてありがとうございました。

以上でございます。

総務課長 千速分科会長、どうもありがとうございました。

以上をもちまして、本日の海事分科会を終了させていただきたいと存じます。

本日は、どうもありがとうございました。

閉 会