

平成15年6月6日(金)

於・国土交通省4階特別会議室

交通政策審議会海事分科会
第1回内航海運部会
議事録

目 次

1 . 開	会	.....	1
2 . 議	事		
	(1) 部会長の互選について	.....	1
	(2) 内航海運の現状等について	.....	2
	(3) その他	.....	2 6
3 . 閉	会	.....	2 6

開 会

参事官 それでは、ただいまから交通政策審議会海事分科会第1回内航海運部会を開催させていただきます。

委員の皆様には、海事分科会に引き続きまして、よろしくお願い申し上げます。

まず最初に、お手元の資料でございますが、部会委員名簿を配付させていただいております。

また、本日は内航海運部会としての初めての会合でございますので、改めて御出席の委員の皆様の御紹介を申し上げたいと存じます。

杉山武彦委員、松尾委員、相原臨時委員、加藤臨時委員、立石臨時委員、大和臨時委員でございます。

なお、杉山雅洋委員、井出本臨時委員につきましては、本日は御欠席でございます。

本日は、総員8名中6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いますことを御報告申し上げます。

議 事

(1) 部会長の互選について

参事官 それでは、最初に議事次第の(1)でございますが、「部会長の互選について」に入らせていただきます。

まず、交通政策審議会令第7条第3項の規定により、部会長を委員の互選により選任することとなっております。

どなたか御推薦等ございましたらお願いいたします。

委員 先ほどお話がありました次世代内航ビジョンの取りまとめの座長をされ、また、内航海運については古くから造詣の深い一橋大学の杉山委員に座長をお願いしたらと思いますが、いかがでございましょうか。

〔「異議なし」の声あり〕

参事官 ただいま、杉山武彦委員に部会長をという御提案がございまして、皆様御異議

ないということでございますので、杉山委員に部会長をお願いしたいと思いを。

それでは、杉山部会長に、御挨拶とその後の議事進行をお願いしたいと存じますので、よろしくお願ひいたします。

部会長 御推挙いただきましたので、謹んで受けさせていただきます。

海事分科会からの付託事項をここで議論を尽くしまして、よい成果を海事分科会に報告できるように努力をいたしたいと存じます。どうぞよろしくお力添えをくださいますようお願い申し上げます。

それでは、早速議事を進めさせていただきますが、議事に入る前に、事務局から何か。

参事官 それでは、議事に入る前に、部会委員に指名され、本日御欠席されております井出本委員より、利害関係者としての立場から、本日の本部会に全日海の局長の参加をお認めいただきたいとの御要望を受けておりますが、部会長、いかがいたしましょうか。

部会長 今御提案のありました件について、委員の皆様方、いかがでございましょうか。

〔「異議なし」の声あり〕

部会長 ありがとうございます。

それでは、委員の方々の御了解もありますので、御要望を受けることといたしたいと存じます。よろしくお願ひをいたします。

(2) 内航海運の現状等について

部会長 それでは、本日は第1回目の部会ということですので、初めに、内航海運の現状と国土交通省の取り組みについて、事務局から全般的な御説明をいただきたいと思いを。

参事官 それでは、資料に基づいて御説明させていただきますと思いを。

最初に、「内航海運の現状と国土交通省の取り組みについて」ということで、私から最初に御説明させていただきますので、その後、資料3の「運輸施設整備事業団の船舶共有建造業務について」海事産業課長から、資料4の「次世代内航船（スーパーエコシップ）の研究開発」については技術課長から御説明したいと思いをするので、よろしくお願ひいたします。

最初に、資料2の「内航海運の現状」でございます。

皆様方御存じのとおり、内航海運の輸送量でございますが、最初の二枚紙とその後資料も一緒にとじていますので、一緒に見ていただきたいと思います。平成 13 年度には 5.2 億トン、2,445 億トンキロということで、トンキロベースのシェアは 13 年度には 42 % となっております。随分前は 50 % と言われたような時代がありますが、長期的には内航海運のウエイトは下がっております。

そうは申しまして、とりわけ鉄鋼、石油、セメント等の産業基礎物資については約 8 割のシェアを占めておりまして、内航海運というのは我が国の経済活動、国民生活を支えております基幹的輸送機関となっております。

続きまして、資料の 4 枚目もあわせてごらんいただきたいのですが、「環境面等での優位性」ということでございます。

最初に「貨物輸送機関のCO₂ 排出原単位」というものがございまして、内航海運はほかのモードに比べてCO₂ の排出量が大変少ないということで、トラックに比べましても 5 分の 1 になっております。また、従業員 1 人当たりの輸送トンキロを見てもトラックの 37 倍ということで、内航海運は環境に優しく、効率性にすぐれた輸送機関であると言われております。そのため、地球温暖化対策推進大綱におきましても、内航海運の輸送分担率を平成 22 年（2010 年）に 44 % まで上げるということが目標として盛り込まれておるところでございます。

もう一枚めくっていただきまして、「内航海運事業者の概要」でございますが、内航海運業界というのは、現在の内航海運業法上、運送業者（オペレーター）と船舶貸渡事業者（オーナー）に区分されております。オペレーターというのは、荷主と運送契約を直接締結し、運賃を収受している者でございます。これに対しましてオーナーというのは、オペレーターに船舶を貸し渡し、用船料を収受する、こういう構造になっております。現在、オペレーターの数約 700、オーナーの数は約 2,300 という状況でございます。保有隻数・トン数についてはここにあるとおりでございます。

こういった事業者の数の推移はどうかというのが次の図表でございます。

現在のオペレーター・オーナー制度となりましたのは昭和 46 年でございますが、平成 14 年までの約 30 年間で、オペレーターは約 900 から約 700 へということで 2 割減少しております。これに対しましてオーナーは約 6,000 から約 3,000 ということで半分に減っています。その間、構造改善事業等いろいろ進めた結果こういうことになっているということでございます。

続きまして、内航海運事業者の経営実態がどうかということでございますが、内航海運というのは、事業規模に比べまして船舶の建造費用が高額であるという特性を持っております。そのため内航海運事業者の投資負担が重いということになりまして、投資負担について、次のページの表でございますが、いわゆる固定比率で見ましても、内航海運は 1,061 ということで、トラックの 4 倍弱の数になっております。また、負債の比率も、これも船が高いということもありますが、4 倍弱の数字となっております。

また、昨今老朽船の比率がふえているということを冒頭申し上げましたが、隻数ベースでは、船齢 14 年以上の老朽船は 48 %、総トン数ベースでも 27 % ということで、これも一度はバブルの後大分船ができて老朽船の比率は落ちましたが、またこのところ老朽船の比率が大分上がってきている状況でございます。

こういうことを受けまして、次の 2 . の「国土交通省の取組み」でございますが、最初に「内航海運を巡る様々な環境変化」ということで、次のページを開いていただきますと「次世代内航海運ビジョン（平成 14 年 4 月策定）」という横長のポンチ絵がございます。これに従って御説明させていただきたいと思っております。

まず、現在の内航海運をめぐる環境変化ということで申し上げますと、一つ目は、企業の国際競争が非常に激化して、それによりまして物流効率化の要請が大変高まってきております。二つ目には「環境保全の取り組みの強化」ということで、先ほどの CO₂ の削減、来年予定されております排ガス規制、あるいは今話題となっておりますダブルハル化への切りかえ等の要請がございます。3 番目といたしまして「船員問題への対応」ということで、内航船員の絶対数も減っておりますし、船員そのものが大分高齢化しているといった環境でございます。4 番目といたしまして「内航海運の競争的市場構造への転換」ということで、平成 10 年に、従来からやっておりました船腹調整事業を廃止いたしまして、内航海運の競争的市場構造への転換を図るといった取り組みをしているということでございます。

こういった状況変化を踏まえまして、平成 13 年 7 月から平成 14 年 4 月にかけて、ここにございますような「次世代内航海運ビジョン」を国土交通省で懇談会を設けてまとめております。これにつきましては、部会長、委員、委員にも御参加いただいたところでございます。

このビジョンでございますが、基本的な方向といたしましては、健全かつ自由な事業活動を促進する市場環境を整備するということと、効率的で安全かつ環境に優しい輸送サー

ビスを構築する、といった二つの方向を基本的方向として挙げております。

これを受けまして具体的な施策といたしまして、事業規制の見直し。これは先ほどもございましたが、参入規制の緩和ですとか、運航管理制度の導入、あるいは市場機能の整備といったようなものでございます。

2番目といたしましては技術開発とその普及ということで、スーパーエコシップ（次世代内航船）の実用化、高度船舶安全管理システムの構築、効率的な物流システムの構築といったものを挙げております。

3番目といたしまして「社会的規制の見直し」ということで、船舶の性能、構造要件や船員の乗組み体制に関する規制の見直しや、優良な船員の確保、船員労務供給事業への民間参入といったことを挙げております。

4番目といたしまして「財政的支援措置」ということで、運輸施設整備事業団の船舶共有建造の活用、そのほかの予算、税制措置等による財政的支援といったことを挙げております。

現在、国土交通省におきましては、このビジョンの具体化に向け取り組んでいるところでございまして、その取り組み状況を次のページにつけております。

ただいま申し上げました内航海運業法改正の関係でございしますが、内航海運制度検討会というものを設けまして、この中で現在関係者と検討をしているところでございます。

2番目の船員職業安定法改正関係でございしますが、平成14年7月に、船員職業紹介等研究会が報告をまとめておりますが、現在引き続き関係者間で調整をしているところでございます。

また、船員配乗の見直しの関係でございしますが、これにつきましては、現在、内航船乗組み制度検討会において関係者等と検討をしているところでございます。

4番目の「事業団の船舶共有建造業務の重点化等」でございしますが、これにつきましては、物流高度化等に資する船舶の建造を促進するための方策を検討中ということでございまして、何らかの形で来年度の予算要求にも反映させていきたいと考えているところでございます。

5番目のスーパーエコシップの研究開発・普及の推進でございしますが、これにつきましても後ほど御説明いたしますけれども、実証試験船の船主の決定後、詳細設計にできるだけ早く着手するというところで、現在、今後どうやって進めるかといった点について検討をしているところでございます。

資料2につきましては、その後、「次世代内航ビジョンの概要」というものをつけていますが、これにつきましては参考にさせていただければということで、説明を省略させていただきたいと思います。

この後、資料3、資料4につきまして、引き続き御説明させていただきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

海事産業課長 続きまして、お手元の資料3の御説明をさせていただきます。これは運輸施設整備事業団の船舶共有建造業務に関するものであります。

先ほど参事官から内航海運の重要性につきましてお話がございましたし、内航海運事業者の経営実態につきましてもお話がございましたが、いずれにしましても、国内の海運事業者の方においては、船舶建造に当たりまして資金上の措置というものがなくなってまいります。事業団の共有建造業務を活用いたしまして円滑な代替建造が現在も図られております。

事業団の業務につきましては、資料3の「業務の仕組等」というところで書いてありますけれども、事業団と事業者が費用を負担いたしまして船舶を共有建造するというところでありまして、事業団の分担割合は7～9割となっております。事業団の負担したのにつきましても、共有期間中におきまして事業者から船舶使用料としてその費用が回収されることになっております。また、共有期間が満了したときに、残存価格、約1割でございますけれども、当該事業者に譲渡されております。

この事業団の業務の特徴といたしましては、事業者の担保が不要であること、長期・固定・低利資金が活用されること、また、事業団の技術力が技術的蓄積の乏しい中小事業者に対して支援されるといったことが主な特徴となっております。

船舶共有建造業務に関しましては、業務の大幅な見直しが平成14年度から行われておりまして、従前は船種ごとの建造という制度で行ってまいりましたが、より政策的な側面を重点化するとことで、 から に書かれております国内海運をめぐる政策課題に対応した船舶の建造に重点化されているわけでございます。物流の効率化・高度化、モーダルシフトの推進による環境対策、バリアフリー化船による少子高齢化対策、離島航路の維持・確保といったことであります。

4. でありますけれども、内航海運の現状につきましては先ほどもお話がありまして、いわゆる政策課題に対応した船につきましては、モーダルシフト船、CO₂の削減船、ダブルハルトンカーといったものは政策効果が大きいものである反面、船価が従来の船舶

よりも高くなるといったことがあります。

こういう中で、私どもとしては、環境保全やモーダルシフトその他の物流高度化への取り組みを推進していくことが喫緊の課題となっております。物流の効率化や地球温暖化対策を含んだ環境対応に対して、より効果的な船舶を建造できるよう重点的な政策展開が求められております。このために、一番下のところではありますが、船舶共有建造業務を活用いたしまして、内航海運の活性化のために物流高度化船舶の建造に対して何らかの支援をしていく方策を検討していきたいということでございます。

次のページをおめくりいただきますと、これは船舶共有建造業務の概要でありまして、1.の「業務の概要」につきましては、先ほど申し上げましたが、事業団と事業者の方が共同で船を建造するものでありまして、建造資金につきましては、旅客船については上限が90%以内、貨物船については上限が80%以内で費用を負担いたしまして、船舶使用料といたしまして、共有期間中に毎月事業者から使用料をいただく、こういった制度になっております。

2.の共有建造の対象船舶、スキーム図につきましては、この説明とほぼ同じでございますので、御説明は省略させていただきます。

3枚目をごらんいただきますと、これまで事業団が建造いたしました共有船の例であります。長・中距離フェリー、RORO船、こういった船につきましては、貨物積載能力の増加、速力の増加が図られる船でありまして、長・中距離フェリーは1万3,600トン、RORO船は約1万300トンの船でございます。

下の油送船につきましては、これも環境対策ということでダブルハル化された油送船でありまして、約3,500トンの船でございます。貨物船につきましても、効率的な物資の輸送ということで行っておりますが、これが約3,500トンの船であります。

事業団の建造シェアでありますけれども、旅客船、貨物船の割合が下の方に示されております。旅客船につきましては約72%、貨物船につきましては57%となっております。

事業団の船舶の建造実績であります。過去5年間でありまして、単位といたしましては千G/Tとなっております。5年間の平均が一番右の棒グラフでございます。約8万8,400トンとなっております。平成14年度におきましては、景気の低迷、内航海運事業を取り巻く厳しい状況の中で、建造実績は前年と比べまして落ち込んでおる状況がございまして、こういった中で、共有建造業務を生かした内航海運の活性化についてのさらなる支援措置等が必要になっているものと考えております。

資料3の御説明は以上であります。

技術課長 引き続きまして、スーパーエコシップの研究開発につきまして、資料4をもとに御説明させていただきます。

先ほど来御説明の中にございます次世代内航ビジョンを推進する一つの柱といたしまして、内航の道具でございます船舶の側面から、それを技術開発して内航ビジョンを実現していこうということで、現在開発が進められております。

大変恐縮でございますが、資料の最後のページに図を添付してございます。これで大体の要点をまとめておりますので、ごらんいただければと存じます。

右下に開発スケジュールをまとめさせていただいておりますが、ちょうど今年が中間に当たっております。今年で要素的な技術はすべて開発を完了します。そして16年度に一つの船を実証するという形で建造いたしまして、17年度-16年度から入れれば入りたいということで現在計画を考えておりますが、17年度に実証実験を実施したいと考えております。その後スムーズな普及が図られるように、今からいろいろな政策なり施策を考えておくべきということで、今回御議論の対象にさせていただいております。

戻りまして、図の真ん中にありますものがスーパーエコシップの絵でございますが、スーパーエコシップというのは、別に特定の船種、船の種類ですが、タンカーであるとか、セメント船とか、フェリーとか、こういう特定の船にということではなくて、内航船のあらゆる船に使えるような技術にしようということで、たまたま例示としてはタンカーをかせていただいております。

四角で周りに囲っておりますのが要素技術でございますが、上にありますのが、現在開発がほぼ終了いたしておりますスーパーマリンガスタービン。ガスタービンを用いて内航船を走らせよう。これが一つの大きな目玉でございます。

このガスタービンにつきましては、運輸施設整備事業団の高度船舶技術の研究開発助成スキームを活用いたしまして、平成9年から14年まで、技術的な部分についてはもう開発を終了いたしております。昨年の秋、目標の馬力、燃費、NO_xの量、サルファの量、すべて目標値を達成しております。現在は、船に搭載するということを前提に、耐久性が非常に要求されますので、非常に苛酷な耐久試験をやっているという状況でございます。

蛇足ではございますが、現在の内航船は100%ディーゼルエンジンでございまして、ディーゼルエンジンというのは、船のスクリューに近い後ろの方、下の方にエンジンルームがありまして、そこにディーゼルエンジン、それから補機類と言われている機械類がた

くさん詰まっておりますが、この船は、ごらんいただければわかりますが、そういうエンジンルームがございません。ガスタービン自身非常に軽いものですので、甲板上、船の一番上の方にガスタービンが置かれております。これは例えば定期的な取りかえが非常に容易になるということで上の方に配置しております。そのために船尾側は非常にスリムになっておりまして、船としてのトータルの燃費を向上させる設計になっております。それを「理想の船型」という形で、下の箱の真ん中でございますが、船の形を抵抗の少ない形になるよう現在開発されております。

プロペラですが、この船は舵がないのがごらんいただけだと思いますが、プロペラ本体全体が 360 度全周いたします。したがって、この船には舵はございませんし、中が見えるように、プロペラの後ろ側、ちょっと茶色い部分がありますが、ここにはモーターが内蔵されております。したがって、ここまでは電線が来ているだけでございます。これはポッドペラと言われているのですが、「ポッド」というのは蚕の繭が語源のようでございますが、ポッドペラと言われているプロペラで、これは日本ではまだ自力で開発しているものはございません。今回ここでこういうものを開発して、非常にコンパクトで、旋回性がよくて、「二重反転」というのは、技術的な話で恐縮でございますが、スクリューが二つついておりまして、非常に小さい直径で強い推進力を出すためにこういう構造にしております。

そういう技術を総合いたしますと、右側の四角にありますように、貨物スペースも相当増大する。同じような船の大きさでありながら荷物がたくさん積める。こういうメリットも出てまいります。

効果でございますが、ガスタービンというのは非常に静かなエンジンでメンテナンスもほとんどいりませんので、船内の作業も少なくなりますし、労働環境も非常に改善されてくる。それから、先ほど言いましたようにもろもろの効率がアップするということで、経済的にも非常にすぐれた船になるように現在開発中でございます。

ただ、こういったものを普及するということになりますと、新しい技術がたくさん入っておりますので、それに対するリスクも当然考えなければいけないということで、そういったリスクが消えたとき初めて大きな経済効果があらわれてくるということで、そういったことに関しましても今後検討していく必要があると考えております。

以上でございます。

部会長 どうもありがとうございました。

それでは、資料 2、3、4 を御説明いただきましたので、これらの御説明について御質問等がございましたらお願いをいたします。本日は第 1 回目ですので、自由な意見交換をさせていただきたいと思えます。どうぞよろしくお願いを申し上げます。

どうということでも結構ですので、よろしくお願いを申し上げます。

委員 質問を 2、3 点お願いしたいと思うんですが、最初に、資料 2 の 1 ページ目の輸送量であります。平成 13 年度の実績が表示されておりますが、最近の推移はいかなもののでしょうか。手元に資料があればお願いしたいと思えます。

それから、その資料の真ん中辺ですかね。次世代のビジョンのポンチ絵の右側の上の方でありますけれども、「企業の国際競争激化等による物流効率化要請の高まり」という文章がございますが、これはどういう意味なんですか。国際競争が強まったことによって内航海運にとってはむしろフォローの風になっているということなんですか。それとも、例えば国内の輸送コストが高いことによって、本来内航海運が果たすべき役割が海外に逃げてる。そういう意味なんですか。

それから、船舶の共有事業であります。資料 3 の最後のページ。事業団の建造シェアの表示がありますが、旅客船が全体の 3 割弱、貨物船の場合は半分近くが共有以外の形での建造になっておりますが、これは自己資本でやっておられるということでしょうか。あるいは、本来共有でやりたいんだけど、何か制度的に使いづらいような内容があって、やむを得ず自己資金でやらざるを得ないという面があるのでしょうか。その辺の実態をお聞きできたらと思えます。

以上であります。

部会長 ありがとうございます。

それでは、ひとつよろしくお願いをいたします。

参事官 それでは、最初の 2 点について私からお答えしたいと思えます。

最初に輸送量の推移ですが、平成 13 年度は内航海運の輸送量は 5.2 億トンということですが、ここにある資料だけで申し上げますと、平成 2 年にはこれが 5.75 億トンということで、もうちょっと多かったということなのですが、平成になって、多少ふえたり減ったりというのはございますが、傾向的にはやや下がっているのかなと思えます。

トンキロベースで見ますと、現在シェアが、輸送分担率 42 %ということなのですが、これもピークかどうか定かではありませんが、昭和 50 年には 50.9 %、55 年も 50.7 %ということで、今から 25 年ぐらい前には 5 割ぐらいのシェアを占めていた。当時は今と比

べますと、トラックの方が4割弱のシェアで、今トラックがふえた分内航と鉄道が減っているということですので、このシェアについても、平成になってからは、年度によって多少の上下はありますが、傾向的には減っているということでございます。

トンキロベースのシェアで申し上げますと、環境面のところにも書いてありますけれども、2010年、例の地球温暖化対策推進大綱ではこれを44%に上げたいということで、まさにモーダルシフトを含めてこういうことで上げたいと思っているところでございます。

2点目の次世代内航海運ビジョンの方でございますが、「企業の国際競争激化等による物流効率化要請の高まり」というところでございます。ここで言う「企業」は、いわゆる荷主企業でございます。荷主企業が、国際競争が激化していることによりまして、内航に対して物流の効率化の要請が高まっているという意味でございます。内航にもコスト削減を求められている、こういう意味でございます。

海事産業課長 事業団の建造シェアの点でありますけれども、当然ながら、事業団の場合には船舶の金融的機能と技術支援機能と両方入ったものでありまして、対象といたしましては中小の事業者の方に幅広く利用されております。

貨物船の場合、共有船以外のものが43%ほどございますけれども、これにつきましては、例えば大手の海運事業者の方がグループ内での金融的な調達が可能である場合には、みずから資金の調達が金融機関等からできる、またはグループ内で調達をするといったことが考えられますし、事業団以外に、いわゆる政府系金融機関を利用される方もおられるということで聞いております。したがって、事業団については、特に対象が中小の内航海運事業者の方が中心に使われていると、このように私どもとしては考えております。

部会長 よろしゅうございますか。

委員 ありがとうございます。

部会長 ほかにいかがでございましょうか。

全日海 何点か質問をさせていただきます。

スーパーエコシップとか技術革新の進め方ということにつきましては、基本的にそういうことはやっていくべきだというふうには考えているわけですが、そういった中で、スーパーエコシップ、具体的に出ていますけれども、研究費等相当かかっているんじゃないかと思うんです。これが一般的に建造して実用船になっていったとき、現在のRORO船なり、貨物船なり、同型船比較というようなところで、船価で何か予測されているようなものがあればお聞きしたというのが1点。

それから、先ほどちょっとお話があったわけですが、荷主が見る物流というのは、確かに経済競争の中で安ければいいというのは一般的にはあるわけですが、必ずしもコスト削減だけではない。やはり安定・安全・確実な輸送ということの中で、荷主が製造業なりが事業を営むということからは、そういう観点もあると私は考えるわけですが、この辺はそれぞれの見方があるかと思えます。

そういうことで一番大きな問題としてありますのは、先ほどオペレーター、オーナーの経営実態の内容がありましたけれど、そういうことのこれまでの傾向というんですか。いい方に向かっているのか、悪化しているのか。また、それに関連して、ここでは運賃・用船料の問題が余り出ていないわけですが、運賃・用船料の傾向はどういうふうになっているか。それと、その大きな要因は一体どこにあるのか。

なぜこういう質問をするかといったら、船主経済というのは非常に大きな問題になってきているわけです。コスト削減、コスト削減ということで、要するに労働力コストに相当なしわ寄せが来ている。先ほど再生産のお話がありましたけれど、経営の再生産、労働力の再生産が非常に困難になってきているという見方があるわけで、運賃・用船料、経営状態の問題、そういったところを把握されていれば教えていただきたいと思えます。

部会長 ありがとうございます。

前半と後半とで領域が違ふと思えますが、それでは、技術課長から。

技術課長 それでは、ただいまいただきました御質問についてお答えします。

まず、スーパーエコシップにつきまして、経済評価といいたし、特に御指摘の点は船価かと思えますが、これは、先ほども御説明しましたが、非常に新しい技術がたくさん入っております。したがって、構造的にはトータルしてみるとそれほど複雑にはなっていないのですが、新しいものが入っている分、我々は今試算しておりますが、多少高目に出てくると考えております。

ここで言う新しい要素というのは何かといいたし、ガスタービンとかプロペラ関係でございますが、これはどのくらい市場規模があるかによってメーカーサイドは価格設定していくわけでございまして、鶏と卵のような関係もございまして、したがって、ある程度助走がついた段階を想定するか、最初の段階で見ることによって、当然評価の形は変わってくるかと思えますが、現状の推進機関のエンジンなどの値段とほぼイーブンになるようにしたいということをしてメーカーサイドとしては目標にしております。ただ、そのために今のままの体制で、あるいは市場の見通しその他十分かどうかということについては、まだ現在

検討中ということでございます。

総合的なコストについて申し上げますと、船価ともう一つ、ランニング。ふだん動き回ることによってかかる費用がございまして、それについては、検査のコストであるとか、メンテナンスのコストであるとか、いろいろなものがございます。この辺については、普及というのを念頭に置いて、現在検討を計画しているところでございます。

国内貨物課長 内航海運事業者の経営状況と運賃・用船料の傾向等についての御質問にお答えいたします。

経営状況であります。ほかの産業と同様に、やはり最近では年々厳しさを増しております。ただし、この資料にありますように、内航運送業あるいは内航船舶貸渡業、黒字の事業者の比率が、内航運送業で13年は64%、内航船舶貸渡業は57%となっておりますが、ほかの産業等と比べてみますと黒字基調は維持しておりますし、黒字の事業者の割合は多いという状況には変わりありません。ただし、くどいようですが、平成12年度あるいは11年度と比べまして、じわじわと1社当たりの営業損益、経常損益等の絶対額は漸減傾向にございます。

次に運賃・用船料の傾向でございますが、これも大体地価に2、3年おくれぐらいのグラフを描いているような感じでございまして、バブルのちょっと後にピークを打ちまして、現在じわじわと下がっている状況でございます。ただし、ここ半年ぐらいは、例えば石油の輸送等は、原発停止の影響等もありまして黒油を中心に動きが活発になってございますので、そのあたりは運賃・用船料、若干下げどまり、底打ちという感じが見えてきているという感じでございます。

以上です。

部会長 ありがとうございます。

いろいろ御回答がございましたが、いかがでしょうか。よろしゅうございますか。

全日海 はい。

部会長 どうぞ。

委員 きょうは造船技術といった観点から意見を申し上げますが、こういふことで入れていただいていると思っております。そういった意味では、きょうは現状把握ということで、すので少し議論がずれるかもしれませんが、一言申し上げておきたいと思っております。

さっき技術課長がおっしゃったんですけど、どういう仕様の船にしたらどう使われるかということで、ちゃんとそういった計算をしていきたいということなんですけれど、次

世代内航海運ビジョンの策定作業をしたときに、これは非常にうまくまとめていただいたと思うんですけども、物流ニーズをきちんと把握して、かつ、送り主から到着する場所まで一貫したものを考える。こういったものを技術的にサポートするものをきちんと考えないとだめなんじゃなからうか。こういう議論もしておりました。

したがいまして、どういった物流ニーズがあって、それに対して海運はどういう技術的な、あるいは経済的な評価をしてやっていけるんだらうか。こういうことも最近学会等でいろいろな報告もございますし、海上技術安全研究所のようなところでも随分いろんな計算ができるようになっております。

そういったものを使って、そういった船にはばんとお金を出すとか、そういったシステムには施策として支援をするとか、そういった技術的なしっかりした、技術的というんでしょうか、経済評価といいますか、そういったものをきちんとした上での、この目的自身が「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」ということでありますから、そういった観点でめりはりのきいたお金の使い方をしたらいいんじゃないからうか、こういうふうにしてあります。

そういう意味では、安全で高収益な産業に変えたいという非常に強い意図が次世代内航海運ビジョンをつくったときにあったかと思えます。それをやるためには、例えばメンテナンスをもっと効率的にする。あるいは商売の仕方としてもっと効率的なやりようがなからうか。そういうことも考えて、あるいはお役所でも、その後安全システムだとか、例えばエンジンの開放検査5年というのをもっと長くできないか。こういう具体的な数字も挙げてやっておられるかと思えますので、ぜひそういう技術的な方からの産業の変革とありますか、そういった観点もやっていただけたらと思っております。

以上です。

部会長 ありがとうございます。

委員 若干の要望とあります、感想めいたことで。

先ほど技術課長から、実用船の場合にコストについては既存の船との見合いで若干上になるかもしれない。ただ、検査費とかメンテナンス費用は長期的に見ればかなり安くなるだろうという御指摘がありまして、大変注意深く聞かせていただいたんですが、これは次世代ビジョンでもいろいろ議論があったところで、いい船をつくるということと、実際につくって乗らなきゃどうにもならないんですね。

内航は御承知のように、本日の報告でも、暫定事業をどうやるかという非常に厳しい状

況にあるんですが、暫定事業を始めて、かなり船はタイトになってきているんですね。従来であればリプレースの動きが出てくるということをご予想したんですけれど、なかなかその動きが……。東南アジア、中国市場であるとか、あるいは荷主の合体とか、それがかなり進行してくるものですから、内航の経営、内航業界は非常に暗い気持ちなんですね。

その中でこういうものを提起される場合には、その中でも 10 年先、5 年先を見てやりましょう、こういう動きに大きく刺激をいただきたい。そのためには、コストの面でも、これだけかかりますよ、しかし、これだけはマイナスになりますよということをごきちっと提起しないと、銀行に対しても、今までの整備公団は技術的には非常にすぐれているけれども、大体船価が高いよという話をよく我々は聞くわけです。そうしますと建造するにはチャンスな時期なんですね、素人目に見ますと。低金利でありますし、暫定で給付金も入っているところでもありますから。

ところが、なかなか建造意欲がわからないということで、こういうものを提起される場合に、技術的にすぐれているよと。もちろん我々全体とすれば、環境の負荷を削減しなきゃいけない。これは政策目標として大事なんですけれども、実際につくる方の立場になると、そんなのはどうでもいいんで、どれだけ安いのか、長もちするか。さらに、売船できますか。こういうところに興味があるわけですよ。それは内航海運を支える人たちに十分わかるように、コストも実際にそろばんをはじいて、これだけよというところを十分提起して、それで建造意欲がわくような施策にぜひしていただきたい。

次世代ビジョンでは、その辺もかなり検討したんですけれども、それがなかなか、つくっても動きにならないんですね。そういう点では、きょうは立石委員がいらっしゃって、大変厳しい立場だと思わなすけれども、全体とすれば非常に厳しい状況にある。当面の暫定措置の問題もどうするかと抱えられている。オペ、オーナーにいろんな違いがあるんですけれども、その中でもいろいろな努力をされている動きがかなり出てきているわけがあります。

ごく最近でも、タンカー関係が船舶管理会社を内航版のを大きくつくってしまおうというように、元気が出るような、内航業界を将来的に支えていこうという動きが出ておりますから、こういうハード面をどんと出してやる場合には、ぜひコストのところを十分わかるように。技術的にはこれだけかかりますよというだけではなしに、市場原理も十分入れて、先ほどおっしゃったように、たくさん注文があれば安くなります。これはわかるんですけれども、それだけじゃなしに、もう少し細かい計算をされて、それでこれだけですよ、こ

れはどれだけでもちますよということをぜひ。そういう方向で刺激を与えて、建造意欲をですぬ。

今の状態を放置しておいたら、老朽船がドーンと走って、全体の物流の安全性から言いましても、かなりピンチになる。それは同時に、中小、内航の船を支えている造船会社のノウハウも絶えちゃったら中国なんかに行っちゃう可能性がありますから、内航特有の船をつくる技術を支えなきゃいけない。しかし、それだけでいっちゃいますと、使ってもらうのはオーナーでありますから、ぜひ建造意欲がわくような施策を大胆に考えていただきたい。これは注文でございます。

部会長 ありがとうございます。

今の両委員の御指摘、御意見に関連して、何かございましたら承っておきたいと思いますが。

技術課長 どうもありがとうございました。

まず、最初の委員の御指摘でございますが、全くおっしゃるとおりでございます。先ほど説明の中では船価の話を中心に申し上げましたが、ライフサイクル全体でのコストが優位に立たない限り普及いたしませんので、そのためには、コストを決めるいろいろな要因がありますので、船価のみならず、総合的に考え、必要な施策がそこにあれば提案していかなければいけないと思っております。

それから、物流ニーズと離れた船単独のというのは、確かに今までともすると、船の方がむしろ引っ張っていて、それに合わせて物流というような考え方もあったのですが、物流ニーズからオリエンテッドでいくことが重要と考えております。これからの技術開発にしても、普及まで考えたときに、あるいは経済効果を考えたときに、こうしないと全くむだな投資になりますので、そこは特に我々も気をつけて、開発する側も気をつけてやっていきたいと思っております。

メンテナンスとか、検査の話とか、これは先ほど申し上げたとおりでございますので、御指摘のとおり注意していきたいと思っております。

部会長 ありがとうございます。

今、委員の御指摘があってお答えもありましたこと、もちろん同じように考えますし、建造意欲に結びつくような政策を検討ということは非常に重要だと思っておりますが、その一つ前段階として、私も一つ質問があるんですが、そもそもきょう、こうして議論を始めた諮問の出発点に戻りますと、一方で、これはきょうの分科会での資料ですけれども、「競争

的事業環境の創出」という考え方が基本にあって、もう一つ「適正な競争基盤の形成」というのがある。競争的事業環境をつくっていく中で自律的な内航海運事業を育成するということが一つの大きな柱だと思います。

一方で、今までに提起されている理由に相当するものを私なりに拾いますと、一つは物流効率化という社会的ニーズ、これが当然基本にある。もう一つは、この資料にありますように、事業者規模に比して資本費負担が過大である、こういうのがある。こういう二つぐらい。ほかにあるかもしれませんが、そこは重ねて御説明いただければいいんですが、そういうようなことを理由として、これから検討するような政策がうまく、だれの目にも、それはそういうふうの手当てをしてきちんとやっていくことが必要であるというふうに整合しないとぐあいが悪いんだと思うんですが、そのところが、まだ今の段階では少し一般的かなという感じがしてまして、資本費負担が大きいということであればほかにもいっぱいあるだろうし、一般的な物流の効率化の社会的ニーズというのは、これもまた普遍的なものですから、その辺をこれからどういう方向で詰めていこうとするか。これは我々の議論にもよるわけですが、何か今の段階で方向性のようなものがあるおありになればお聞かせいただければと思います。いかがでしょうか。

海事産業課長 事業団の共有建造の関係でちょっと御説明させていただきたいのですが、部会長のおっしゃいました、いわゆる物流効率化の社会的ニーズ、事業者の資本費の負担の過大。事業団の共有建造の政策的な役割というものは、この両方に非常にかかわりがあるものがございます。

現在、政策課題という形でいろいろやっておりますけれども、例えば環境対応でございますとか物流効率化といった点で、どうしてもそれなりの投資が必要になってまいりまして、特に環境対応といった点になりますと船価の上昇もどうしても出てくる。こういった中で政策をできるだけ実現して、特に京都議定書の課題に対応していくためには、それらに対する政策と、事業者の経営実態に合わせた形で政策も展開していく必要があるというふうに考えております。

具体的に現時点ですぐに申し上げられる、現在検討中ではございますけれども、このような点で政策としてどのような支援ができるかという点について、より具体的な形を検討した上で、またお諮りをさせていただければと考えております。抽象的でございますけれども。

部会長 よくわかりました。特に共有建造がそういう意味で支援になるし、社会的な二

ーズにこたえる方向に作用するというのは当然そういうことだろうと思ってわかりますが、私が先ほど気にしていたのは、一方で競争的事業環境の創出、自律的な内航海運事業。こういうことを言っていて、その上で、今回最低限の政策的支援をと言っているときに、十分それに合致するものであるということを説明していくことが必要になるんじゃないかという気がするものですから、そのこのところをこれから私たちがここで議論して固めていくということが必要かなと、こんなふうに思います。

ほかにいかがでございましょうか。

審議官 エンバイロメントコストというのをどんなふうになすのかということは、ロングレンジの議論として出てきている。今、大きなうねりとして、EU諸国から、オイルポリシーにしても、タンカー規制にしても、経済合理性は置いておいて、環境に重きをおく施策が続々と打ち出されているような感じの動きが出ているという状況の中で、今後どういう形の海運を我々は目指していくのか。

長い目を見たときに、クオリティー SHIPPING というか、いい船でないと堂々と商売ができないような時代が外航・内航を問わず来るのではなからうか。

それと、荷主の物の考え方が随分変わってきているような感じがする。特に、油濁の関係の仕事をやっていると、石油の業界の方の考え方が、こんなことを言われるのか、というような感じではありますが、そこの接点を持っておられる立石委員に、どんな感じでその辺のエンバイロメントコストを位置づけておられるのか。短期的な話と中長期的な話と両方あるかと思えますけれど、御開陳いただければ多少の今後の御議論につながるのではなからうかと。

委員 私のところに球が飛んでくるとは思わなかったのでちょっと……。国際的な油濁の問題につきましては、私は個人的にはヨーロッパはヒステリック過ぎると考えております。これにどう対応できるのか、これはこれからの課題で、特にタンカーが今目のかたきになっておりますので、これからの問題だと思いますが、業界の実情には合っていないことを、一種の環境保護、クレージーとは言いませんけれど、そういうグループがおりますので、これはやはり行政からも相当慎重な検討をお願いしたいと思っております。

それから荷主のビヘービアです。これは何とも言いがたいところがあるんですが、石油について言えば、極めて厳しい規制なり、要求なり、要望なりが来ておりますが、その反面、それに対応するコストについては全く無視するというのが、はっきり言って現状であります。そこが一番悩ましいわけですがけれども、巨大企業、それから系列のオペレーター

という一種の、封建的と言っておかしいんですけども、長年の内航二法のもとにおけるシステムかでき上がっておりまして、極めて動きのとりにくい状態で、これが私どもの一番悩みであります。

お答えになっているかどうかわかりませんが、

審議官 EU諸国では環境派の立場が強くなってきており、これはいかんなという感じを石油業界の荷主サイドが非常に強くもっている。サブスタンダード船を使って、タンカーの油濁事故がどんどん起こっていたのではとても商売にならんという感じの意向をもっておられる。荷主の方からサブスタンダード船そのものを排除するという感じの動きが、ちらちらと欧米サイドからも出てきています。逆に言うと日本も、それぞれの会社によって置かれている立場は違うかもしれませんが、そういう動きもあるということは念頭に置きながらの議論はやっぱり要るのかなという感じはしている。

部会長 ありがとうございます。

今の審議官のおっしゃった環境の話の逆の視点から見ますと、逆というか、別の視点というか。今はいろんな政策の出発点をモーダルシフトというところに置くわけですけども、それは通用した方がいいんですが、逆に今の話と同じ方向で、モーダルシフトというものをまず持ち出すことによって、どの程度まで大前提として周囲が認めることになるのかということも必ずしもわからないんですね。どこまで通用するか。だからモーダルシフトということを出発点にするときに、同時に、証明と言うと大げさですけど、その観点から、環境に対してどういうプラスのベネフィット、効果というものを内航海運は提供し得るかというようなこともいつも一応念頭に置いて、そばに掲げていくということが非常に重要だろうと思います。

ほかにいかがでございましょうか。

委員 先ほど来の御説明で、特に内航海運業の経営実態のところでも御説明もありましたが、黒字事業者比率。これは平成13年度の数字で、内航船舶貸渡業は57%が黒字事業者ということのようでございますが、私ども、先ほど来御説明があります共有建造を通じて内航海運業界とも密接なおつき合いがあるわけですが、実感としては非常に悪い。委員がよく御存じだと思いますが、危機的な状況にある。国内貨物課長さん御説明のように昨年末以降少し改善の兆しはあるとは思いますが、非常に厳しい状況にあるというのが実感でございます。

そういう中で、今回海事分科会で、特に内航海運の活性化という観点からこういう諮問

をしていただいて御審議いただくというのは大変ありがたいことだと思っておりますが、また、私ども、共有建造という意味では当事者の一員であります。今回臨時委員ということで審議に参画させていただくことにつきましては、大変ありがたいことだと思っております。

これは一般的なお話ですが、個別の質問で、先ほど来スーパーエコシップの御質問が多く出ておりますが、一つだけお聞きしたいと思います。

私どもも運輸事業団でスーパーマリンガスタービンという研究に参画させていただいておりますが、そういう意味で、質問するのもおかしいのかもしれませんが、基礎的な質問で恐縮でございます。

大変いい研究開発で、環境でも経済的な面でも、これが本当にスーパーエコシップになればいいなと思っておりますが、こういうものは国際的にも非常に関心があって、研究開発を進めている機運があるんじゃないかと思っておりますが、その辺。要するに海外でこういう問題についてどういう取り組みがなされているのか。私は知っていなくちゃいけない話かもしれませんが、教えていただければと思います。

それから、これも知っていなくちゃいけないのかもしれませんが、今回は次世代内航船ということですが、これを旅客船に使う可能性はあるのかどうかですね。その2点につきまして教えていただければと思います。

技術課長 それでは、お答えさせていただきます。

まず、国際的に日本でやっておりますスーパーエコシップのような開発がないのかという御質問でございますが、我々が聞いている範囲では、こういうトータルのシステムとして欧米でやっているということは聞いておりません。

ガスタービンそのものにつきましては、今の理事長のお話にもありましたが、運輸施設整備事業団の事業としてS M G Tというものを開発したわけでございます。これは実は欧州と競いました。ほぼ同じ大きさで同じクラスのものを同時期に開発しておりました。EUで共同で開発しているところと日本のこのガスタービンが競いまして、結果を申し上げますと日本の方が性能が上回っていたということで、ですから、一瞬彼らが早かったのが世界一だったのですが、その後S M G Tが現在は世界一という性能を誇っております。

あと、世界を動き回る外航船に派生してなのですが、いろいろな国で外航船ということを開発はしていないのかということも多分関連して疑問になるかと思えます。外航船の場合は一たん乗ってしまいますと外へひとりで行ってしまいますので、ガスタービンを積ん

でいる船に対する万一のときの支援体制を陸上でしっかり整備しておく必要があるということで、そこで技術的に非常に高いレベルまで確立されれば、その後は勝手に洋上に行く外航船でも使えると思いますが、当面は陸上の支援をある程度保険のように担保しておかないといけないということで、そういう意味で内航にかなり特化した開発になっております。

それから旅客船でございますが、これは十分可能性があり、スーパーエコシップの技術を使う市場として期待できると思います。特に船内でたくさんの電気を使う船ほど経済的に有利になってまいります。ガスタービンというのは非常に高い温度の排ガスを出しますので、それを再利用することによって、ディーゼル機関に比べますと、よくコジェネと言われておりますが、ビルなどの発電でございますが、あれと同じようなシステムが使えるので、客船とかRORO船といった船は、そういう意味では市場としては非常に期待できると思っております。

以上でございます。

部会長 ほかに何かございましたら。

私も一つだけ確認をさせていただきたいんですが、諮問文書の中にもありますけれど、CO₂の排出原単位で、内航海運はトラックの5分の1だという記述がいろいろなところに出てきて、きょうも御説明がありましたけれど、これはロードファクターは100%の計算ということによろしいんですね。というのは、こういう効率性というのは実際のロードファクターで幾らでも違いますけれども、多分貨物だから、みんな満杯でやっているんでしょうから。

参事官 いつも使っているやつですね。

部会長 そうですね。これは100%という理解でよろしければ。もしそうでないことがあったら教えてください。

参事官 はい。

部会長 ほかにいかがでございましょうか。

全日海 モーダルシフトの関係で、陸上、これはトラック輸送と競争していくという形になるわけですが、自動車の関係ですね。最近非常に開発が進んで、燃料も変わってきてという問題がよく報道されるわけですが、自動車のそういう排出ガス対策をどのように見るかというのが、これからモーダルシフトの非常に大きなポイントになってくるんじゃないかと思うんです。船の方は技術革新して地球に優しい輸送手段として売り込ん

でいかなければならないというのは共通認識してるんですが、一方、自動車の方はどういう感じなのか。

自動車の、私ども、働く人とやってますと、現時点では、モーダルシフトということからいけば、トラック運転手等は非常に危機感を持っている。それほどモーダルシフトというのは世間に説得力があるという認識は持ってるようですけど、一方、自動車関係の技術革新もこれからさらに進むんじゃないかと思うんです。耐用年数の問題もありますので、船の場合はそういうことでは車と比べて経済的な不利な面が一つある。長い間もたなければいかんというやつがありまして。そういう面で、本当は耐用年数が長ければいいんですけど、変化に対応できないという問題が起こってくるので、その辺はどういう見通しなのか教えていただきたいと思うんですが。

参事官 技術革新の見通しというようなことですか。

全日海 そうです。

技術課長 的確なお答えになっているかどうか不安なのですが、自動車の排ガス規制もどんどん進んで、自動車自身のエンジンも相当開発されて、排ガスでのCO₂やNO_xの量が減るようになってきておりますが、先ほど言いましたように、物理的な差。浮いて物を運ぶものと、陸上を走るという、そういったところから現時点で5倍というような差がありますので、自動車の排ガスの進歩によってたちまち逆転するというようなことはないと思います。5分の1が多少の変化はあるかと思いますが。我々も一生懸命燃費をよくする、いわゆるCO₂を減らすということで、今回もスーパーエコシップの場合25%ぐらい現状より減ってまいりますので、そういう努力。

船の場合、逆に今までは経済性を中心に考えておりましたので、NO_xとかそういう方面についてはまだ十分開発の余地はありますので、技術開発という面ではお互いに競い合いながらやっております。

船員政策課長 船員政策課長の立場というより、前、自動車交通局で課長をやっていたという立場で、昔の識見で一言申し上げますと、もちろん自動車の方もエンジンの改良というのは非常に大事でございまして、現在もたしか燃費基準を、ガソリン車にしか今はないのですが、ディーゼル車についても燃費基準をつくるということで、燃費をよくしていく取り組みは引き続きするというか、これも一つの大きな柱になっているということだろうと思っております。

ただ、現在、軽油の硫黄分の削減を初めとするさまざまなエンジンの改良が行われてお

りますが、これは基本的には排ガスの浄化でございまして、NO_x とPMを削減することを目標に、地球環境問題というよりは、地域の大气汚染の改善にどう貢献できるか、それにどう取り組むかということを中心にさまざまな規制が順次強化されておりました、先般も、2005年から始まる新長期規制の次に、次の規制をやるということを経済省が決めたという報道がございましたけれども、この辺はすべて排ガスをきれいにするという問題だろうと思っております。

当然地球環境問題がございまして、ガソリン車よりもディーゼル車の方が排出原単位は低うございまして、ヨーロッパなどはディーゼル化が大きな傾向でございまして。日本でも、どんどんディーゼル車の排ガスがきれいになってくればディーゼル車を使うということだろうと思っておりますけれども、いずれにしても、物流は今でもディーゼル車が中心でございまして、そういった意味で、今回の我々のスーパーエコシップも排ガス原単位を下げていく、CO₂の原単位を下げようという取り組みで、それぞれが切磋琢磨して、それぞれのモードごとに取り組むはするということだろうと思っておりますけれども、先ほどの技術課長の話もありましたように、お互いがそれぞれ頑張るということとございまして、そもそもCO₂の排出量が相当程度違っておりますので、そこが急激に近づいていくとか、そういうことではないだろうと思っております。

審議官 官房審議官という立場より、1年前に近畿運輸局でそういう政策の旗を振ってございましたので、その立場から。

今、船員政策課長から言われたこととダブる点は省略しますが、局長としての最大の仕事は、各知事なりを説得して域内にCNGのスタンドをいかにたくさんつくるか。全国でCNGのスタンドをつくれれば、それで走る車がどんどんふえてくる。こういう感じですが、まだそれは相当時間がかかるので、今のところ幹線というより域内物流を念頭に置いています。

トラックはトラックなりの悩みがありまして、高齢化、少子化というのが運転手の確保という観点から、皆さん真剣に考えておられるということ。そういう意味で、モーダルシフトはまじめに考えることはトラック業界自身の問題でもあるということが一つ。もう一つは、リミッター規制により、高速で走れなくなるということもあって、鉄道貨物や船舶が使いやすいものになることを望んでいる。

その意味で内航の持つ役割は極めて大きいという感じですが、内航自身の業界の方がその重要性の認識がいま一つ薄いのではないかと。当時、陸上サイドから見ていてそう思いま

した。そういう意味で、環境との共生をどのように実現していくのかということ、21世紀に入ると、正面から考えていく時代に入ったんじゃないかと思います。

蛇足になりますが、以上です。

部会長 大変重要なお話をありがとうございました。

そういうことでよろしゅうございますか。

全日海 ありがとうございます。

部会長 私もリミッターのことに触れようかと思っていたんですけど、あれは予定どおりいくんでしょうか。

船員政策課長 一応その方向で今進んでいるということかと思いますが、まだ幾つか異論がございますので、最終調整をしておられるのではないかと思います。

部会長 ほかにいかがでございましょうか。

委員 今の件でつけ加えさせていただきますと、内航海運の方でもそういう意識が進みつつあると思います。業者の数が非常に多いですから全部というのはなかなか難しいかもしれませんが。

現に私どもでも、ごく最近、共有建造でやった例ですけれども、今まで長距離でトラックで運んでいたものを、スピードリミッターや何かの問題も含めて、これからは船に転換する方向だろうということで、RORO船ですけれども、そういうものを整備して、今までのトラックの荷物をこちらに相当数転移させる。そういう前提で新しい船をつくっているという例もございますので、内航業界の方、全体から言うとまだ少ないかもしれませんが、だんだんそういう方向に行くのではないかと期待はしております。

部会長 ありがとうございました。

ほかにはよろしゅうございますか。

大体御質問、御意見はいただいたと考えてよろしゅうございましょうか。

きょうは、先ほどお願いしましたように、第1回目ということで自由な意見交換ということでしたが、これがスタートした理由の一つは、16年度の予算要求に向けて緊急に取りまとめていくことが必要な課題があるわけで、それがきょう御説明のあった競争基盤の形成のあり方、それから新技術の開発・普及。こういった面が重要ですので、次回はそういったところに焦点を合わせて集中的に議論をさせていただきたいと考えております。

ほかには何か御要望のようなことがあれば承っておきたいと思いますが、特段なければ、次回はそういう形で進めたいと思っております。

ありがとうございました。

(3) その他

部会長 それでは、最後に議事次第で「その他」というのがございますけれども、事務局から何かございましたらお願いします。

参事官 次回会合でございますけれども、後ほど委員の皆様にご都合を伺いまして、できましたら7月の下旬に予定したいと考えておりますので、御協力のほど、よろしく願いいたします。

部会長 ありがとうございます。

それでは、以上をもちまして、交通政策審議会海事分科会第1回内航海運部会を閉会させていただきます。

お忙しいところを御出席いただきまして、皆様、大変ありがとうございました。

全日海 発言の機会をいただきまして、どうもありがとうございました。

参事官 どうもありがとうございました。

閉 会