

平成15年7月4日(金)

於：国土交通省11階共用会議室

交通政策審議会海事分科会

第2回内航海運部会議事録

国土交通省

目 次

1 . 開会	1
1 . 資料の確認	1
1 . 議 事	
(1) 内航海運の競争基盤強化方策について	1
(2) 内航海運をめぐる技術革新について	14
(3) 中間報告骨子案について	24
(4) その他	40
1 . 閉会	41

開 会

参事官 おはようございます。定刻となりましたので、ただいまから交通政策審議会海事分科会第2回内航海運部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。私、事務局を務めさせていただいております、海事局参事官の山本でございます。

資料の確認

参事官 まず最初に、お手元の資料の確認をさせていただきたいと思います。

皆様のお手元に議事次第、配席図、資料一覧がございますので、よろしくお願ひいたします。

次に、本日は委員総数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おりますことを御報告申し上げます。

また、当部会につきましては、情報公開の観点から会議自体を報道関係の方に公表するとともに、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しておりますので、どうぞよろしくお願ひいたします。

議 事

(1) 内航海運の競争基盤強化方策について

参事官 それでは議事に入らせていただきますので、杉山先生、よろしくお願ひいたします。

部会長 それでは、本日もよろしくお願ひ申し上げます。

議事に入らせていただきますが、その前に一つ、本日海外出張のために御欠席となっております井出本委員から、利害関係者としてのお立場から、本部会に全日海の局長の参加をお認めいただきたいという御要望がございました。前回同様、御要望を受けることとい

たしたいと存じます。

それでは議事に入らせていただきますが、前回の分科会で提示されました検討スケジュールに従いまして、今回は「内航海運の競争基盤強化方策について」が一つ。それからもう一つ、「内航海運をめぐる技術革新について」を具体的に議論することとなっております。

そこで、最初に議題（１）といたしまして、「内航海運の競争基盤強化方策について」、事務局から御説明をいただきたいと思っております。

海事産業課長 海事産業課長でございます。よろしくお願いいたします。

お手元の方に資料２といたしまして、内航海運の競争基盤強化方策に係る主な論点ということで、船舶共有制度の活用による内航海運活性化ということで、一つの論点のメモをお示ししております。

まず１でございますが、内航海運をめぐるさまざまな環境変化という点につきましては、前回の当部会におきましても御説明申し上げましたが、長引く景気の低迷とか、また国際競争の激化による産業界からの物流効率化（コスト低減）の要請の高まりといった環境変化がございます。

また、地球温暖化対策といたしましての京都議定書におきまして、1990年と比べて6%のCO₂削減といったものが、2008年から2012年までの間に義務づけられるなど、環境保全に対する強い要請がございます。

この点につきましては、ほかの輸送モードであります陸上輸送としてのトラック、それから内航海運とともにモーダルシフトの対象先であります貨物鉄道といったところとの、モーダルシフトをめぐる輸送競争が激化している状況でございます。

また、内航船員の減少、高齢化などの船員問題といった問題への対応も必要となっております。

それから船腹調整事業につきまして、平成10年に廃止され、内航海運の競争的な市場構造への転換が図られつつある。こういった大きな環境変化が生じているわけでございます。

その環境変化とともに、２でございますけれども、内航海運を取り巻く課題といたしまして、内航船の投資負担の重さということでございますが、内航船につきましては、事業者の方が船舶をみずから保有するといったこととなりますが、その投資は億単位。億単位といっても、さらに10億を上回るような投資負担もございまして、陸上と比べましてかなりの投資負担がございます。

また、現下の厳しい経済情勢のもとで、老朽船割合の上昇もあるということで、老朽船が非常に多いということが問題となっております。

さらに、これは先ほど申し上げましたけども、内航海運自体といたしましても、京都議定書に対する対応ということで、CO₂の削減が急務の課題となっているわけでありまして。

それから、昨今の海洋汚染、さまざまな事故の発生とともに、海洋環境の保全の観点から、タンカーに対する規制強化の動きも見られるわけでありまして。

その中で、3のところでありますけれども、今後船舶共有建造制度をどのように生かしていくかといったことでございます。

まず、今回の部会におきましては、現在の内航海運ビジョンの件がございますけども、こちらの方で、一つは「健全かつ自由な事業環境を促す市場環境整備」への対応ということで、事業形態の見直しが今後行われる。こういった中で共有建造事業がどのように活用されていくべきかと。

それから、「効率的で安全かつ環境に優しい輸送サービスの構築」とございますけども、さまざまな安全運航体制を確立しながら、技術革新にも対応した新しい配乗要件といった、社会的規制についての見直しも行われているところでございます。

こういう中で、船舶共有建造制度を活用したものが一緒になっていくべきではないかといった問題意識を持っております。

次の2ページをごらんいただきたいと思っておりますけども、その場合に共有建造制度を通じた支援の今後のあり方はどうあるべきかということでございますが、まず、内航海運というものはほかの輸送モードと異なりまして、事業者が船舶というものをみずから所有なり保有いたしまして、輸送サービスを提供するといった点がございまして、自分自身の投資額としてはかなりのものもございまして、それから事業者みずからがその投資を行うことが必要だといった特性がございます。

それから、内航海運を支える船舶は非常に多岐にわたっておりまして、お手元の5ページには、現在事業団で共有している船舶で、特に政策課題に対応したものを挙げております。具体的には、CO₂削減による環境対策との関連では、モーダルシフト船としてROR船、それからコンテナ船、長・中距離フェリーとか自動車専用船といったものがございます。

こういったさまざまな形態の船があるわけでございますけども、先ほど申し上げました、例えば船価についても、ROR船ですと30億を上回る額。それからコンテナ船の場合に

は大体5億とか6億とか、大きさによってももちろん異なりますけども、こういった投資が必要になりますし、また長・中距離フェリーの場合には、40億を上回る投資額が必要になってくるといったものがございます。

次の6ページをごらんいただきますと、これも同じくCO₂の削減船ですけども、現在事業団におきましては、CO₂の排出量が事業団の決める基準量と比べて10%以上下回る船舶につきましては、CO₂削減に資するという観点から建造を行っておりますが、こういった船自体も4億とか7億といったお金がかかります。

それから、海洋環境保全対策との関係では、ダブルハルタンカーがございまして、こういった二重船体構造を有する船はシングルハルに比べまして、同じ積載能力を持った船舶と比べて、大体5%くらい船価が上昇するといったものがございます。

それから、現在事業団の共有建造の中で、物流効率化船と位置づけている船がございすけども、こういった船につきましては、積載能力が被代替船と比べて10%以上増加するとか、速力が同じく被代替船と比べて10%以上増加するといったものでございますが、いずれも内航を支える船に限りませんが、多種に及んでおりまして、またそれだけの船価がかかっているといったことでございます。

資料のその次のページをごらんいただきますと、これが現在の船舶共有建造業務の制度の概要でございます。改正概要というふうに表題でうたっておりますけども、運輸施設整備事業団におきましては、平成14年度から、右のブルーで書いておりますような、現行制度として、いわゆる政策課題に対応した船舶の共有建造ということに転換しております。それ以前につきましては、左側の方に緑色で書いておりますけども、各船種ごとに、どういった区分で、どのくらいの共有建造割合を設けるといったことが書かれておりますが、いわゆる事業のあり方の見直しの中で、政策課題に重点化した船を建造していくということになりました。

右の方でありますけども、貨物船はこの下の方でありまして、環境対策に資する船舶としてのモーダルシフト船とかe-シップ、それから物流効率化・高度化に資する船舶、それから海運の集約・協業化に資する船舶といったものにつきましては、事業団の分担割合を、上限を最大8割、それから7割といった形で分担割合を決めているものでございます。

恐縮ですが、最初の2ページに戻らせていただきたいと思います。このような事業団の事業でありますけども、現在のいろんな課題に対応していく必要が当然あるわけございまして、先ほどの4の3つ目の ですが、今後事業団の共有事業を活用しながら、老朽

船の代替建造はいかにあるべきか。また、現在景気が低迷いたしまして、なかなか内航船の代替建造が進んでいないという状況がございますので、こういった中で共有建造事業としてどういったことができるのかといったことを、現在私どもは考えているわけでございます。

4つ目の一番下でございますけれども、現在競争的環境と申しまして、先ほどの事業の区分でございますとか、それから社会的規制の見直しがございますが、現状におきまして保有している船舶自体をどのように代替していくかといったことが、これも同時に解決していかなければならない問題でございます。いろいろな制度が見直しをされまして、その効果は一定の時間を要するわけでありまして、

その中で、現在同時に老朽船が非常にふえているという状況がございますので、そういったマーケットメカニズムが生かされるような状態に至るまでの間においても、代替建造は何とか確保しないとイケないというのが、内航海運の活性化のために必要な課題でございますので、そういった点で共有建造の活用なり、工夫をどのようにしていくべきかということ、私ども、いろいろ考えるべきだと思っております。

次に5でございますけれども、独立行政法人後の業務の方向性と書いてございます。御存じと思いますが、現在の運輸施設整備事業団におきましては、今年10月に独立行政法人化されるわけでありまして、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構という形で、新たにまた独立行政法人としての業務を開始していくわけでございますけれども、独立行政法人としての経営努力によりまして、効率性の高い業務運営が求められております。

また、従前の事業団の業務の場合には、共有建造以外にも融資業務等ございましたけれども、この10月以降は共有建造業務に特化されまして、これに関連してまた技術支援業務を行うと。この大きな柱に重点化されることになっております。

それから、先ほど申し上げましたけれども、事業団の共有建造の対象といたしましても、船種ごとから船種別の区分というものから、政策課題別に分担割合を決めるといったように、今後とも政策効果のより高い船舶の建造の促進が求められているわけでありまして、

それから、今回の独立行政法人化に伴いまして、従前、内航貨物船の共有建造をする場合には、その被代替となるような船があることを前提としての共有建造というものが、法律上も決められてございましたけれども、今般の機構法におきまして、被代替船は必ずしも要しないといったことで、こういった点につきましても、新たな新規参入者が共有事業をやっていく場合にも、十分に共有建造制度が活用できるとなっております。独立行政法

人化後の、また新たな業務展開が必要となっております。

次に6でございますけども、前回の会議でも御説明申し上げましたが、内航海運の活性化のために物流高度化船という、これは総称した名称でございますが、こういった活性化のための代替建造等が可能になるような、また環境保全やモーダルシフトといった、物流高度化への取り組みが推進されるような、船舶への建造支援を考えているわけでございます。

具体的には、次の3ページをごらんいただきたいと思います。この物流高度化船につきまして、具体的な政策目標として、こういった点が挙げられるかといったことでございます。

まず、物流効率化の促進といった点につきましては、こういう物流高度化船が入ることによりまして、陸上輸送との競争力を強化いたしまして、内航海運による輸送機関の分担率自体を引き上げ、それで物流コストの低減にそれをつなげていくといった点が、目標として考えられます。

次に、モーダルシフト推進によるCO₂削減の環境対策といたしまして、京都議定書の目標達成への十分な寄与。それから、海洋環境の保全といたしまして、油濁事故の発生の未然防止による海洋環境の保全といったことが挙げられると思います。

それで でありますけども、物流高度化船の建造促進といった場合に、では具体的にこういった船舶を対象に考えていくべきかということで、これはまだ現在検討中なものでございますが、例えば、モーダルシフト推進としましてはモーダルシフト船ということで、RORO船、コンテナ船、長・中距離フェリーといったものが対象として考えられるわけでございます。

それからCO₂の排出削減船、海洋環境の保全といった観点におきましては、ダブルハルタンカー、物流効率化船、それから、現在はまだ具体的に実用化には至っておりませんが、近々実用化が見込まれてございますスーパーエコシップにつきまして、こういった船が実用化された場合に、これも内航海運の活性化を支える船として、その役割が期待されておりますので、こういった船についても、今後重要性が非常に指摘されるといったことで、対象船舶の例として挙げさせていただいております。

でありますけども、今回の内航ビジョンの中で、「競争的な事業環境の創出」と、それから「自律的な内航海運事業」を担う事業者自身の自助努力で達成することができるのではないかといった点が、当然指摘としては考えられますが、現在の物流効率化による物流

コストの低減とか、京都議定書等の目標達成のためのCO₂の排出対策、それから二重船体構造船の整備といった対策につきましては、一定の時間がなかなか置けない、喫緊の課題となっております。

また、現在の景気低迷下のもとで、内航海運事業者はほとんどが中小企業でございまして、船舶建造の際の多額の投下資本が必要という本来の構造に加えて、さらに現下の厳しい経済情勢の中で、建造自体が非常に難しくなっているといったことがございまして、そういったものに対して、政策支援というものが必要ではないかということであります。

次に、政策支援のイメージということで書いてございます。これにつきましては現在検討中のものでありまして、こういった観点でということを書かさせていただいております。

先ほど申し上げました、船舶共有制度の活用と工夫といったことで、この船舶共有建造制度、すなわち現在の制度というものは、内航事業者の申し込みをいただきまして、運輸施設整備事業団と事業者が財政融資資金等の長期・固定で低利な資金を活用して、政策課題に適合する船舶を建造・共有する制度でございまして、この制度は内航海運の分野におきまして、かなりウエートを占めておるものでございます。

その関係で、資料の下の方の8ページをごらんいただきたいと思っております。これが、現在の運輸施設整備事業団の共有建造業務に係る事業費の年度別の推移でございまして、右の方に旅客船と貨物船、貨物船はブルーで書いてございます。貨物船の隻数は折れ線グラフでありますけれども、同じく青の四角が入っているところではありますが、事業団自身の貨物船の建造は、貨物船、旅客船を含めましてかなりの額を占めております。

棒グラフの方をごらんいただきますと、平成4年度におきまして、貨物船につきましては900億円くらいの負担額がございまして、また140隻に近い数字の建造実績がございました。

それ以降、バブル経済の破綻とともに、建造隻数、それから旅客、貨物船の負担額自体も減っておるわけでございますけれども、これは事業団だけが減ったということではなくて、内航海運全体の建造量自体も、特に近年非常に低迷しているといった点がございまして。

次の9ページをごらんいただきますと、これが事業団共有船の建造シェア(進水ベース)ということでございますけれども、その年度別の推移の資料であります。

右の方をごらんいただきますと、棒グラフは総トン数を書いておりまして、全国の内航船の建造、それから青が共有船の建造。それから隻数につきましては、同じく赤が隻数、

青が共有船の隻数であります。

これをごらんいただきますと、全国ベースの総トン数では平成4年度が一番建造が多くございますけども、こういった建造隻数の中で、事業団自身も全国建造に占めるウエートはかなり高くなっております。

4年度、5年度以降、全国の建造総トン数、隻数自体も若干右肩下がりというか、減ってきているわけでございますけども、事業団自身も各年によってそれぞれシェアが異なっておりますが、非常に高い場合には60%を上回るものでございますし、大体平均でも50%から60%ぐらいで推移しているわけでございます。

このように、全体の日本の中でも事業団の共有船が、内航海運の中でもかなりのウエートを占めております。

先ほど申し上げました、資料の3ページに戻らせていただきます。別紙の で、共有建造制度の概要を申し上げましたけども、こういった全体の老朽船の代替建造をしていく中で、船舶共有建造制度がかなりのウエートを占めておりますし、こういった制度の活用と工夫、いわゆる融資、それ以外の手段といったものについて検討を行いまして、活性化につながるようなものを考えていくことが必要でございます。

それから でございますけども、こういった物流高度化船の建造に関する政策支援について、目標達成の効果をどのように見ていくべきかといったことでございます。本日は数字は書いてございませんが、CO₂の削減、すなわちモーダルシフトの比率でございますとか、それからCO₂の排出削減船の整備といった点が、政策目標の達成として考えられますし、また海洋環境の保全とか物流効率化といったものについての効果を、具体的に示していく必要があるということでもあります。

こういったものを通じまして、利用者ニーズに適合した船舶、かつ政策課題に対応した船舶の代替建造促進を通じまして、内航海運業界の競争力とか体質強化を実現していくことが必要と考えているわけでございます。

こういった点につきましては、恐縮ですがその次の4ページでございますけども、先ほどのことを概括した表で、今回の共有建造制度の活用ということの一つのフローチャートにさせていただきます。説明は簡単にさせていただきます。

内航海運をめぐる現在の状況。その場合に問題意識としては、老朽船からの代替建造をどのようにしていくか。物流高度化に適合した船舶建造をどのように促進していくかといった問題意識のもとに、建造促進のための支援策、対象船舶をどのようにしていくかとか、

共有建造制度をどのようにまたそれに生かしていくかといった点での支援を、検討していく必要があるということでございます。

3では支援による効果として、物流高度化船の建造が促進されるような効果をねらって、それによって一番下の各政策課題に対して、それを達成していくといったことでございます。

以上、簡単な御説明でございますけども、今回の競争基盤の強化という中で、共有船事業をどのように生かしていくかといった点での問題意識と、主要な論点を御説明させていただきました。どうもありがとうございました。

部会長 どうもありがとうございました。

それではただいまの御説明について、また御意見、御質問等をぜひちょうだいしたいと思いますので、よろしく願いをいたします。

委員 まず、競争基盤の整備ということで今御説明いただいたかと思うんですが、競争基盤といった場合に二つありますよね。要するに海運の中の競争というのと、それから海上交通と陸上交通、あるいはその他のモードとの競争といえますか。

そういった意味で、今議論されているのがどちらの方の話なのかなと。両方が多分入っているんでしょうけれど、もう少ししめり張りがきいた方がいいかなという気がしました。

さらにそういった意味で言うと、やりたい人にはちゃんとお金を出しますという、海上交通内での競争はサポートしようということはあるんでしょうけど、例えば陸上のトラックやら鉄道やらに比べて、新しく開発した物流高度化船がちゃんとフィーブルなのかどうかという、そういうところもきちんとチェックした上でお金を使わないと、むだ遣いになっちゃうということがあろうかと思うんです。

例えばその辺についても、社会工学的なといえますか、あるいは技術的なと言っても差し支えないかもしれません。どのようなスペックの船であれば、どれだけのコストがかかって、それに対して荷物をどれだけ持ってくればよいかと。そういうふうにするためには、さらにスペックを変動させて、技術的にいろいろ検討ができるかと思うんですね。そうやった上でフィーブルなものをきちんとつくっていただいて、それに対してちゃんとお金を出す。こんなふうな枠組みがあれば、技術的には非常にありがたいかなと思っております。

以上です。

部会長 ありがとうございました。

今の点、極めて重要な点だと思うんですが、何かコメントしていただくことはございませんでしょうか。

海事産業課長 先ほどの委員の御指摘でございます。私ども、先ほどの御指摘を踏まえながら、確かに対応していく必要があると思います。

また、先ほどの競争基盤という中での二つの側面からして、これは両方とも意識してやっていく必要があると思います。

また、第1点目の競争基盤が海運の中でといった場合に、先ほどのいろんな事業のあり方、それから社会的規制のあり方の点の見直しがされておりますので、かなり内航海運事業者の方同士の間におきましても、お互いにマーケットメカニズムの中で、よりよいサービスと、よりよい事業の成果といったものを追求していくことになると思われまので、当然ながら競争基盤を形成していく中で、共有建造方式等も、かなりインセンティブがあるようなものでなければいけないと考えております。

それから海上と別のモード、すなわちトラックであり鉄道といった他のモードとの競争していく上での基盤。まさにこれは、経済合理性がどのように内航海運の中で達成されていくかといった問題であると思いますので、当然ながらその場合のインフラというか、設備投資の対象となる船舶、それ自体がどのようにフィージビリティを持って、いわゆるコストの低減に結びつけることができるか。

こういったことは確かに、問題意識としては非常に重要な点だと認識しておりますので、御指摘を踏まえながら、それをどのように表現をしていくかということを検討させていただきたいと思います。

部会長 よろしいでしょうか。

委員 はい。

部会長 どうぞほかに、お願いいたします。

委員 よろしいでしょうか。一つ、これからの競争基盤を強化する上で、今までのデータはあるんですけども、例えば共有船比率は大体50%ぐらいなんですね、トン数から言いまして。それを一体、どこら辺まで持ってくるのか。言いかえれば、RORO、コンテナ、CO₂、ここで言うとモーダルシフト、CO₂排出削減船、それからダブルハルの問題は当然出てくるんですけども、ちょっと違うと思うんですが、そこら辺の一定の目標はどういうふうにするのか。

今まではこういう形でやってきて、できるだけファイナンス、リプレースができるよう

な形ですけれども、新しいこういう課題で、しかも京都議定書が2010年まででありますよね。その間に数値も出ているわけでありますから、それを実現する上では、どの程度代替建造がこういう形で必要になるかということ委員会がばしっと出さないと、どうも迫力がないのではないかという気がするんです。

せっかくここまで書いているから、言いかえればこれだけの目標値でいくと。その場合に、当然支援の方と、これから大きな問題になるのは、恐らく漁船なんかで始まっているような、中国は非常に安い値段で建造ができる。こういう競争の問題もあるわけですね、そこは。そうすると、当然それに駆逐されないようなものでなければいけないわけですよね。そこら辺のところをきちっと。

つまり、今我々が抱えているような、もう始まっているプッシュバージの問題でもそうですね。中国で非常に安い船がつくられて、それが入ってきているわけでありますから、そこのところをもう少しはっきりしてくると……。

あとスーパーエコシップの位置づけもどうするかという問題があるんですが、ここで言う対象船の例として幾つか挙げてある中で、大体数値的にどのぐらいの姿を描いて、そうすれば当然内航事業者がどのぐらいになるのか。全体とすれば、CO₂で言えば50%ぐらい内航には課せられているわけでありますけれども、そこら辺をどういう形で数値を上げて、それでプッシュしていくか。

そのためには、実際につくってもらわなきゃ困る、手を挙げる人がいない限り、これはつくれないわけでありますね。だから手を挙げる挙げ方をどうするかということきちっと押さえておかないと、何かここだけ見ますと、後段の事業団だけの問題になっちゃって、事業団がこれから10年なりあるいは20年なり、日本の内航を支える上でどういうポジショニングをすべきなのか。従来の役割と、それからこれからの役割がどういう形で変わってくるのか。

特に船舶については、こういう形をとっているのは内航だけあります。外航についてはタクスゼーションがありますけれども、こういう形をとっていないわけですよね。そのためには、内航と外航が一体どう違うのかということもきちっと位置づけておかないと、せっかくこういう形でぶち上げようと、それでそれをインセンティブにしようという場合には、ぜひそこら辺をもう少しわかるように。つまり、これから内航を担っていく人たちが具体的なイメージを持って、それでリプレースしましよやというものがないと、ちょっと迫力がないんじゃないかという気がするんですけど。

部会長 ありがとうございます。

今のような御指摘の点は、中間報告に向けてどういうふうにお考えになっておられるか、ちょっと伺えればと思いますが。

海事産業課長 先ほど加藤委員の方から御指摘いただきました、どのような目標を設定していくか、各船ごと、それから事業団のシェアといった点でございます。

私ではこういった目標の中で、例えば京都議定書の関係というのはCO₂の排出量に対する今回のこういう活性化をどのように貢献していけるかとか、こういった点を初めといたしまして、いろんな観点でのシェアなり目標なりを、中間取りまとめに向けて検討させていただきたいと考えております。

また、内航海運全体の建造隻数がふえていく中で、当然事業団としてもその場合には共有建造の隻数がふえていくと思いますけども、その辺の全体の中に占めるシェアというものは、あらかじめ決めていくというのは、計画性をどのようにやっていくかという点で難しい点がありますが、今後の需要というもののの中で、どの程度の事業量を確保していくかといった観点で、事業団の位置づけという点も、また考えさせていただきたいと思っております。

ちょっと抽象的でございますが、先ほどの先生の御指摘を踏まえて、できるだけ目標というものがわかるようなものを、引き続き検討させていただ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、共有建造という形の政策をプッシュしようというときに、きょうの段階で御説明があったことは、そういう政策の考え方が現在いろいろ要請されている事柄と、方向性が基本的に合っていると。そういうことをロジックとして組み立てた段階だと思っておりますけども、それを数値を踏まえたシナリオとしてきちんと提示をする。

ただ、それをやろうとすると、先ほど委員がおっしゃったフィージビリティという点をちゃんと考えながら、そこが整合していないと説明にならないということだろうと思うんです。そこはなかなか基本的なところで、ちょっと御苦労が多いかと思うんですが、ひとつよろしくお願いをしたいと思います。

ほかにいかがでございましょうか。

委員 先ほど来の説明で、新しい政策要求に合致したような船をつくるとなれば、30億とか40億とか巨額な資金がかかるというのにびっくりするわけではありますが、それだけ高価な船を長期間、効率的に運航できるようなマーケットが、本当に将来確保できるのかど

うかというのは、大変大きな課題ではないかと思います。

最近の荷主の動向を見ますと、国内で主要部品をつくって、それを中国なり韓国なりに運んで、現地でアッセンブルして、それを組み上げたものを国内にまた返送するというスタイルが大変多いようでありますよね。

自動車部品で見ますと、例えば浜松とか名古屋で、あるいは広島で積んで上海に運んで、完成品を福岡なり大阪なりに降ろすというスタイルも大変ふえているわけでありますよね。ユーザーの観点から言いますと、内航、外航という仕切りはほとんどないんじゃないかという気もするわけですよ。

内航、外航の結節点をどうするのか。内航の新たな役割というのは、長期の問題として唐突な提起でありますけども、将来そこをにらんでマーケットの動向を考えないと、これだけ高価な船体を巨額の資金を投入して、しかも公的な資金も一部投入してということになると、なかなか合意を得にくいんじゃないかという気がするんですが。

部会長 ありがとうございます。

今の委員のコメントに関して、何かございますでしょうか。

海事産業課長 今先生おっしゃいますように、船の価格が非常に高いわけでございますので、投下資本を回収するには10年を上回る年数を要しますので、当該事業者の方の事業の採算性なりについての、慎重な見方といったことも当然求められると思います。

そういった点におきまして、単に船をつくるというだけでなく、社会的な必要性なり、経済的な合理性というものを、事業団の方におきましてもきちんと見ながら、当然そういう建造事業を進める必要があると思っております。

そういう経済的な環境の中で、本当にやっていける競争力のある事業者をきちんと支えていくといった視点での事業展開が必要だと考えます。ちょっと抽象的でございますけども。

部会長 それでは、ほかに御意見ございませんか。

よろしゅうございますか。

それでは、とりあえず資料2についての議論を一通り終えたということにさせていただきます。

(2) 内航海運をめぐる技術革新について

部会長 続きまして、議題(2)になりますが、「内航海運をめぐる技術革新について」、事務局からの御説明をいただきたいと思います。

技術課長 技術課長でございますが、御説明させていただきます。

これまでの御議論は、どちらかといいますと内航産業、あるいは事業といったものの産業環境の整備という観点で内航を活性化させ、あるいは海上物流システムの高度化を目指すということで御議論いただいてまいりましたが、ここからは、広く言いますとその一部になるんですけども、特に内航海運のツール、道具でございます船舶そのものの技術革新によりまして、内航の抱えております幾つかの課題、あるいは問題点をブレイクスルーすることができないかという視点から、検討した資料をまとめさせていただきました。

資料3でございますが、ごらんいただきたいと思います。

内航につきましては、今御議論いろいろありましたように、非常に構造的な問題や、あるいは非常に厳しい経済環境の中で、さわさりながら非常に安全かつ環境に優しい輸送サービスの提供という要求がございまして、そういう中でさまざまな検討がされておりますが、内航の使われております船舶そのものの開発という面では、実は開発から普及にかけて非常に大きな問題点を内在しております。

1. 現状と課題の中ほどからまとめさせていただいておりますが、内航には主に四つの大きな問題点があると、我々は認識しております。まず、その第1といたしまして、内航船というものは大体中小の造船所でつくられるのが一般でございまして、いわゆる大手の造船所では、余り内航船というもの、もちろん一部のフェリーとか、非常に高付加価値のものはつくっておりますが、一般の内航船になりますとなかなかそこまではいかない。

中小の造船所と申しますのは、造船のいわゆる技能、つくる技術は非常にすぐれておりますが、新しい技術を開発したり、あるいはその開発に伴う大きなリスクを負担するといったことについては非常に困難なケースが多くて、内航船の開発といいましても、実際開発を担う民間企業はずばりそれに相当する者がなかなかいないというのが、非常に大きな問題点になっております。

それから いたしましては、開発がある程度終了した新技術でありましても、今度は内航海運事業者の方でございますが、やはり実績がないということから、市場に投入するリスクを考えたときに二の足を踏んでしまうということが、実際現実になっております。

御存じのように、船は一品一品注文生産でございますので、つくる前に船会社と造船所でいろいろネゴシエーションをやります。その段階で新しい技術というものは、当然いろいろな形で採用するかどうか判断があるわけですが、非常に高い買い物であるということ。それから、輸送ツールの特質ですが、万一技術的な問題で失敗した場合のリスクが、非常にはかり知れなく大きくなってしまいうことがありまして、そういう大投資、大リスクということから、なかなか新しい技術を採用するところに踏み切れないということで、技術が実用化の前でとまっているものが結構たくさんございます。

それから といたしましては、新しい技術に対応する規制、これがどうしても仕方ないところがあるんですが、規制の後追い現象といいましょうか、例えば非常に信頼性の高い機器が開発されても、それに伴って例えば法的な検査の感覚とか、いろいろ程度というものとは変化するべきものなんでしょうが、簡単にメーカーサイドの言うとおりに規制を緩和するということができないということで、非常に新しい技術のメリットであるべきところが、規制によって十分生かせられない。もちろん、時間のおくれはあってついていくわけですが、そこにタイムラグがあるという問題がございます。

これも輸送ツールということで、非常に社会的な影響が大きい船でございますので、それなりの規制も多くなっているということでございます。

それから といたしましては、今度は直接経済的なメリットのない、例えば環境対策の新技术といったものに対しては、事業者が導入をするためには何らかのインセンティブが欲しい。後ほどまた例示として申し上げたいと思いますが、例えば環境保全の話であるとか、あるいはつくるときの、先ほど来出ております共有船スキームで仮に建造する場合でも、何らかのインセンティブがあったら、環境に非常に優しいという面を、そのままスムーズに受け入れられるのではないかとということで、この四つが特に大きな問題として、内航船の技術開発、それが普及するまでの全体を見たときに、ネックとなっておるものでございます。

特に と につきましては、これは他の製造業におきまして、いわゆるデスバレーと言われる、開発から実用化に至るまでに大きな谷間があるということで、他の製造業でも非常に問題になっておりますが、特に船舶の場合は投資額が1隻1隻非常に大きい。それから万一のリスクが非常に大きい。それからさらには、かかっている規制も非常に多いということで、この と が特に、今後いろいろと検討を要する事項かと思っております。

そういう非常に難しい課題を引きずりながらなんですが、現在2に示しております三つ

のテーマについて、それぞれ技術開発が実際に進んだり、あるいは今後進む予定になっておるものを、例示として示させていただいております。

資料3 - 1と3 - 2、3 - 3という3種類のものでありますが、それぞれにごく簡単にまとめさせていただいております。

スーパーエコシップにつきましては、前回も簡単に御説明申し上げましたので説明は割愛させていただきますが、3 - 1の資料にまとめさせていただいております。

特に3 - 1の3ページ目に絵がかいてございますが、実はこの船は先ほどの問題、現状と課題の中の から までございましたが、まさに内航船でトータルのこういう船を開発する造船所が見当たらないというところから、実はこの開発をスタートいたしまして、そのためにこの開発に関しましては、一応国費 100%で、海上技術安全研究所という、いわゆる国の研究機関が中心になって開発し、船の技術に関しましては大手の造船所が協力をする。それから、そこにいろいろ入っております機械類については、これも船用機器メーカーが協力するという形で、実際開発を進めております。

その図の最後にありますが、開発スケジュールというのがありまして、16年度から実証実験に入るということで現在準備を進めておりまして、実は今週の火曜日に、この実験と一緒に協力していただく船会社の公募をスタートしたところでございます。約2週間ほど公募するつもりでございますが、7月1日から始めましたところ、2～3日でかなりの船会社さんからエントリーが来ているということで、この船に対する関心の高さをあらわしているのではないかと思います。

それから3 - 2の資料には、高度船舶安全管理システムという、これも実は国のプロジェクトとして現在開発が進められているものでございます。2枚めくっていただきまして、最後に全体のイメージ、そして目標とする効果といったものがまとめられております。

内航海運は非常に今厳しい状況でございますが、一方、運航に関しましては非常に高速化、コストの削減、あるいはパンクチュアリティといいますが、いわゆる定時性が非常に要求されておりまして、輸送そのものは非常に高度なものを要求されている。

こういった中で安全性を確保しつつ、かつその効率を上げるために、IT技術などを使いまして、海陸一体となった支援システムを構築していこうというものでございまして、平成13年度から研究が開発されて、現在15年度、16年度で、実船における実験を実施し、先ほどの課題にありました、いわゆる実績がないということが普及につながらないケースが多いので、ここで技術開発とともにデモンストレーションも行っていきたいということ

で、現在進められております。

それから、今度はちょっと毛色が違うんですが、先ほど来もお話にいろいろ出ておりました環境対応型ということで、3 - 3の資料に主な技術を例示させていただいております。

CO₂の地球温暖化に関しましては、地球温暖化対策大綱においてロードマップがありまして、それに従って現在やっておりますが、実はCO₂以外のNO_xあるいはSO_x、それから浮遊粒子状物質と言われているPMといったものに関しまして、今後規制が強化される。しかも、具体的にそういった動きがもう出てきております。間近に迫っております。

そういうものを見据えまして、代表的な技術としてそこに書いてありますが、2の中に脱硝・脱硫装置、あるいはバイオマス燃料ディーゼル、それからマイクロバブル・システム。マイクロバブルというのは、船底の部分に細かい粒子状の空気を入れることによりまして摩擦抵抗を減らすということで、非常にCO₂の削減効果が出てくるというものでございます。

それから、超臨海水を活用した船用ディーゼルエンジン、これは例示でございますが、こういったものについて現在いろいろと開発計画をつくったり、あるいは一部着手されております。

もう一度資料3の表紙に戻っていただきたいんですが、最後の論点として、基本的には1にございますいろいろな問題点、特に技術開発から実用化に向けての一連のスムーズな流れがなかなか実現しないという現状の中で、それをいかに解決していくかということで御示唆いただければと思いますが、私どもで、主なこういう方向かなということでまとめました論点としては、まず、新技術の普及・実用化を支援する、開発というよりもむしろ実用化、あるいは普及という面での最後のデスバレーを越えるための、何らかの支援スキームといったものの構築が必要ではないだろうかというのが一つでございます。

それからタイムリーな規制の見直しが非常に難しい問題だと思うんですけども、これを技術の普及という観点から何か考えられないだろうかというものでございます。

それから、先ほど申し上げましたが環境に対する技術。これは経済性とはそれほどリンクしないケースが多いために、それに対する何らかのインセンティブを強化するような策がないだろうか。

これ以外にも幾つか論点としてあるかと思いますが、とりあえずこういう形でまとめさせていただきました。

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。

それでは今いただいた御説明に関して、また御意見、御質問等をいただきたいと思います。よろしくお願いいいたします。

委員 質問しておきたいと思えます。資料3の現状と課題のところ、先ほど御説明ありました、
、
、
で若干気になるんですけれども、我々は従来内航船についてヤードとの関係では、日本みたいな形での内航があるのは世界に例を見ない、199とか499とか699とか非常に小型で小回りのきくのをやっている。したがって我が国の中小造船所は、そういう日本の内航に適した船をつくるというスキルを持ってきた。

それで2年ぐらい前に、造船が暫定の問題で非常にピンチになったときに、我々はそういうスキルがなくなると困るじゃないかと。日本の小回りがきく内航船のこれからの維持にとっては大変なことになるだろうと理解をしていたんですけれども、ここではどうも技術開発を担うことができないんじゃないかと書いてあるんですが、ここら辺は先ほど言ったように、マンパワーがそろっているような大手の造船の開発部門みたいにはならないわけですね、確かにそれはそうですが。

そこら辺はどういうふうに理解したらいいのか、ちょっとだけ説明してください。

技術課長 まさに御指摘のとおりでございます、非常に日本の中小の造船所はすぐれたスキルを持って、そして内航船用の小さなこういった船の建造を今までもやってきているわけでございますが、やはり非常にレベルの高い、ギャップの問題なんですけれども、わずかな変化、よりインプルーブしていくといいますが、よりよくしていくというレベルの技術開発ですと、中小の造船所と、それから財団法人日本造船技術センターというのがございまして、ここが非常に技術的な指導もよくやっておりまして、いわゆる中小の造船所と一緒に船の形の開発などをやっております。

推進性能を少し上げたりというようなことで、まさにそういう技術開発はやっておるんですが、ギャップが非常に高い。今回のスーパーエコシップのように、今までのものとは全く違うようなコンセプトの船を開発するとなりますと、これは技術陣も非常に必要になりますし、それから資金的なバックも必要になる。

これは造船所だけでできるものではありませんので、いろんな協力も必要になるんですけれども、ここで書いておりますのは、むしろそういう非常にギャップの大きな、かなりハイレベルな、非常にインパクトの大きいような技術開発をすることを念頭に置いており

まして、すぐれた技術を持っておりますので、当然日々の技術を磨いていくというか、あるいはちょっとずつ船の性能をよくしていくということは、まさに日ごろから努力しております。

ただこのスーパーエコシップもそうなんですが、実際建造する段になりますと、やはりこれは中小の造船所が多分中心になってくるんだらうと考えておりますので、技術の移転といいましょうか、国である程度の組織だってやった技術開発を、逆にスムーズにこの中小の造船所でつくれるように移転していくという、これも非常に大きな課題になるんじゃないか。それが中小に根差せば、またそれが新しい技術の芽になっていくということで、そこのところちょっとここ舌足らずなので、もう少しきちんと表現した方がいいかと思いますが、一応そういう趣旨でございます。

委員 もう1点、論点のところ、
、
、
、これはかなり大きな問題だらうと思うんですけども、さらっと書いてあるんです。前の別紙の高度化の
でスーパーエコシップが入ってきたわけですね。そうすると、私なんか個人的には船そのものについては素人ですけども、若干責任を感じるのは、船個体の技術、例えばそれでいろいろ実用化のところでは問題なのはテクノスーパーがそうだったわけですが、実際テクノスーパーも私も三つぐらい委員会の委員になって、できるだけ実用化しようという頭で汗をかいたことがあるんです。

フェリーの方は、バンカー代がこれじゃとってもしゃないと。バンカー代を全部国が補助してくれるなら、それはスピードが上がるからやりましょうという反応であったわけです。それでほとんど一顧だにしてくれなかった。

つまり、船そのものの技術とすれば大変長期のプロジェクトだったわけですけども、そういう反省を込めて、技術的に非常にすぐれているということはわかったんですが、この論点
に書いてあることは、こういう船になりますと日本の内航の構図がどんと変わるわけですね。そういうことが全部書いてあるわけですね。

そうすると、これからこの新技術、技術革新というよりも、むしろ日本の内航の船会社はたくさんありますけれども、それが全部これに変わっていいのかどうか。小っちゃいやつも大きいやつも含めて、これからの内航船は10年あるいは20年、10年ぐらいのスパンを考えて、こういう船に全部しちゃわなきゃいけないんやという頭で位置づけているのか。つまり、船個体の技術の問題、だからいろいろここに書いてあるような問題があるんじゃないかと。

ただ、スーパーエコシップが2～3本走っているだけじゃ、それはもうそれだけの話であって、これからの我が国の内航を担っていく船、我が国の問題と。

それから日本の内航船は東南アジアの中古船として、恐らくまた活躍していくわけでありますよね。中古市場はほとんど日本の内航船ですから。現在、アジア、中国あるいはベトナムでありますとか、東南アジアのコーサルを走っている船は、大体日本の30年とか40年ぐらいの前の内航船がたくさん走っているわけですよね。

だからそこら辺まで見据えて、つまり内航のこれからを担っていく船として、スーパーエコシップが大半を占めますよ。そういう大半を占める中で、例えばこの技術の面でも、内航にとってバンカー代なんてほとんどかからないのかどうか。CO₂削減の問題があるんですけども、従来の船と比較して、特にフェリーなんていうのはものすごい大きいわけですよね、バンカー代が。スピードの二乗によってバンカー代が上がっていくと言われている世界ですよね。

RORO船にしてもかなりスピードを上げる。その問題がここでは全然触れられていないので、そういう問題はこういう問題を提示する以上は、やはりアカウンタビリティがあるんじゃないのか。そのアカウンタビリティをきちっと示しておかないと、内航の人は乗ってこないんじゃないか。

つまり、この船をつくってもらわなきゃいけない、国がつくるわけじゃないですから。国は技術をきちっと開発しましょう。これは国の技術、責任としてあるわけですね、それ自体が。それをこういう形でどんと打ち上げていく場合には、論点3のところは、今までの議論からすれば大変な問題なんですよね。これによって全部変わっちゃうんですから。ですから、その変わるだけの、言いかえれば内航を担う船になり得るのかどうかということ、もう少しきちっとしていただきたい。

技術課長 ありがとうございます。

まさに船個体の技術が非常にすぐれていても、それが市場の中でトータルのコストとして太刀打ちできないようでは全く意味がないという、御指摘のとおりだと思います。

ちょっと表現が足りなかったのかもしれませんが、我々はそれは非常に重要なことだと思って、前回も先生からもそういう御指摘もいただきまして、ちょっと表現が少ないんですが、例えば資料の1 現状・課題の3行目からなんですが、「環境保全や安全性の向上」、これは当然なんです、加えて「ランニングコストセーブ効果を含めたトータルコスト」で、これはもちろんバンカー、今の御指摘の燃料費も含めてなんですけれども、トータル

コスト等の面ですぐれた船舶が大前提であって、それがなければ、今先生御指摘のように、将来内航を担っていく船には当然なり得ないという基本認識は持っております。

したがいまして、経済性につきましても、スーパーエコシップについてはこれから具体的な船の種類とかが決まってまいりますので、それをベースにしてかなり詳細な検討をして、十分経済的に成り立つ、むしろ非常にすぐれた船となるようにしない限り普及もできないということで、実はその前の段階での普及云々ということで、最初の何隻かがなかなか越えられないところがあるもので、ここにいろんな対策云々を書いておりますが、その後はある程度放っておいても、自然に市場メカニズムで広がっていくような船でないと、次代の内航船を担うというわけにはいかないと考えております。御指摘の点は我々も非常に注意していきたいと思っております。

特に、具体的な方策の中では、さらにそこら辺についてどういうふうに検討するか、私どもも勉強してみたいと思います。

部会長 よろしゅうございますか。

ほかに。

委員 新しい技術が次々に開発されつつあるというのは、大変心強い限りでありまして、それが中小の造船メーカーに開放されるというのも、大変いい傾向だと思います。

ただ一方で、せっかく開発した技術の、知的財産としての扱いはどうなっているんでしょうか。海外のメーカーに対する優位性というか、排他性は確立されつつあると理解していいんでしょうか。

技術課長 基本的に開発しました技術につきましては、国際特許とかいろんな形でしっかり所有権は押さえるようにしておりますが、実は先般取りまとめられました造船産業競争戦略会議の場でも非常に問題になったんですが、特に船の形がそのまま海外に流出してしまったりするということで、非常に問題になっております。

それにつきましても、今回船の形というのが一つの大きな開発要素になりますので、そこを開発したものがそのままただ、意識しないで海外に流れてしまうことのないように、きちんとプロテクトしていきたいと考えております。

部会長 いかがでございましょうか。

委員 今の御説明で、いずれもすばらしい技術革新で、将来的に大いに期待しているところであります。

ちょっとだけ申し上げさせていただきます。委員がお話しいただいたのと全く同じなん

ですけれども、幾ら素晴らしい技術であっても、経済的に対応できるものでなければなかなか普及できないということだと思います。

環境対応というものについては別途のインセンティブが必要だという、それは十分わかるわけでありますが、今、委員から御指摘があったスーパーエコシップについて、例えば資料3の3ページ目の効果のところ、一番最初に「内航輸送コストの低減によるモーダルシフトの促進」というのが挙げられているわけでありますが、このとおりであれば非常にありがたい話です。

確かに1ページ目に書いてありますように、当初は市場投入へのリスク負担ができないという観点から、支援措置が必要であると思いますけれども、本当に輸送コストが低くなれば、あっと思う間に普及するのではないかということだと思います。

そういう意味で、ほかの点はすべて素晴らしいことばかりで全く異論ないわけですが、内航輸送コストが低減されるようなスーパーエコシップが一番重要だと思いますので、その点、委員と全く同じ意見でありますけれども、強調しておきたいと思います。

以上でございます。

部会長 どうぞ、お願いいたします。

海事局長 今の輸送コストの話、新しいスーパーエコシップの開発の話でございます。

先ほど、委員がおっしゃいましたテクノスーパーライナーについては、今おっしゃられた、確かに燃費の問題とかあってなかなか実用化が難しいというところがあるわけですが、これはもともとT S Lの場合は運賃負担力のあるものを運ぶという、飛行機に近い、しかし飛行機では運ばない。それはある意味では、そういう貨物を運ぶのであればある程度燃費があってもできるという発想であったわけで、現実にはそういう貨物がない、普通の貨物を運ぶとそういうことになるということだろうとっております。

さらに燃費の改善は必要だと思って、今それも続けておりますが、決してT S L自体の開発そのものが非常にまずかったということではないと理解をしております。貨物との問題だろうと。

スーパーエコシップにつきましては、まさにそういうことも教訓にして、かつこれは通常の在来型の貨物を運ぶということでもありますので、経済性というのはまことに重要な課題であるということで、今このことについては、厳しく経済性を追求していくということで、必死に努力をしているところでありますので、これについてはある程度の成果が得られるのではないかなと考えています。

以上でございます。

部会長 ありがとうございます。

この議論は、先ほど委員御指摘の話に尽きると思うんですが、私よくわからない点がたくさんありますが、研究開発とか技術開発に関する政策的な考え方というのは、まさに資料3の1ページ目に整理をされているように、 から のとおりだと思うんです。

そうは言いながら一方で、こういう整理の仕方をいろいろなところで何回も耳にして、同じ形の整理になっていて、それぞれについてじゃあどうしたらいいのかというのは、必ずしも私、よくわからないんですが、例えば のようなケースで言いますと、これはまさにパレーの話ですけども、冒頭に委員が言われた点やなんかもまさにここに絡んでくることであって、実績不足による市場投入へのリスクということに対して、もちろん資金的に容易に負担ができればそれでいいんだけども、なかなかそういうことはできない。そういうときに公共サイドができることというのは、まさに今開発されようとしている技術がどれくらいの実力を持って、それによって勝算があるかないか。そのことを綿密に検討して、それを示してやる。示してあげて、そこから先のリスクというのは、個々の民間のマーケットにおけるプレーヤーが負担すべきものだろうと思うんです。

そういう点から言いますと、研究開発というのについては常に一般的なことしか言えないんですけども、この が理由になって、特にそこに政策的な支援が現実にも可能になるかという、どうもこういう整理をしてもあんまり力強くない点があるんだと思うんです。

それから3番目というのも、本当に新しくできた技術が、在来のものに関して信頼性がはっきり飛躍的に高いものであるということが、もし説得的に説明できるものであれば、それに対応して規制の仕方、チェックの仕方、点検の仕方を変えようという提案も、また説得力を同時に持ってくるはずで、それがなかなかうまくいかないというのは、一体どうということが根本にあって、せっかく新しい技術が出てきても、規制がそれに対応して変わっていかないんだろうか。

これは航空とか自動車の世界でもいつも同じような議論をしていて、今まである程度それは対応してきているはずですね。対応するときには、その技術の中身についての説明が十分になされていれば、だれだってそこはOKを出していくはずだと思うんですが、依然として現状を整理すると、この というのが出てくるのはどういうことなんだろうかというのは、私は素人としてちょっとよくわからない点があります。

それから について言いますと、昔は確かにこういう議論をしていたんですけども、

でも現在の世界では、環境対応の新技术が経済性につながるという議論が非常に一方で強いですね。ですから、そういう指摘も非常に強くなってきている中で、依然として という整理でそれを論点に結びつけていくということが、これは間違いはないことなんですけども、今回新たに中間報告で一つの提言に結びつけていくときに、何かもう一押しできないものだろうかという気がするんです。

私の話、全くまだ整理がついていないんですが、最後に論点ということで三つ挙げてきた、この論点も大体上の四つを踏まえると必ずこの三つが出てくると思うんですけども、これを今回中間報告に向けて、どういう形の提言になさろうとなさっているのか。その点について、もしも何か補足していただくことがあればお伺いできればと思うんですが、いかがでしょう。

参事官 それでは、私どもからお答えしたいと思います。

今、委員がおっしゃったことはまさにポイントだと思います。その部分を含めて、中間報告の骨子のたたき台を出しておりますので、そちらの方でまた含めて御議論願えたらと思っております。

部会長 ありがとうございます。

そうすると、今のこの二つ目の議題については、何か特にございますでしょうか。

よろしゅうございますか。

(3) 中間報告骨子案について

部会長 それでは、また後で全体について随時戻っていただくことにして、今事務局の方から御提案もありましたので、議題(3)「中間報告骨子案について」の御説明を伺って議論をしながら、必要とあればまたもとに戻るということにさせていただきたいと思いません。

それでは参事官、よろしくお願いいたします。

参事官 それでは私の方から、中間報告骨子案といたしまして、資料4を御説明させていただきます。

まず、今回の骨子案の位置づけでございますが、これにつきましては事務局がたたき台ということで本日つくっておりますので、本日の議論を踏まえまして、再度また練り直したいと思っているものでございますので、そういうことをお含みおきの上、事務局の案と

してお聞きいただけたらと思います。

最初に1といたしまして、「はじめに」ということから始めたいと思っております。

最初に、まず内航海運の位置づけでございます。「内航海運は、国内貨物輸送量の約4割を占める基幹的輸送モードで、物流コストの低減、CO₂削減、労働力不足等の問題を解決する潜在力を有する」ということで、まず、内航海運の位置づけを述べたいと思っております。

次に、「国土交通省では、平成14年4月に「次世代内航海運ビジョン」を取りまとめ、現在実施に向け取り組み中」ということで、行政としての動きについて触れたいと思っております。

また、「内航海運の活性化のためには、競争的事業環境の創出、社会的規制の見直し、適正な競争基盤の形成、新技術の開発・普及の4本を柱といたしまして総合的に取り組む必要があります」ということで、これは先般、諮問の柱としていたものをここでも引用したらどうかと思っております。

さらに、「今回のこの中間報告でございますが、これらのうちの と について中間報告する」ということで、導入部としたらどうかと思っております。

また、これにつきましては、最終報告の段階ではまとめてこれを一本にしたいと思っております。

次に2番目といたしまして、物流効率化要請の高まりということ、これは内航海運の特性を踏まえて、物流の効率化、CO₂排出抑制、労働力の効率化ということ、自動車等との比較を踏まえて、要請が高まっているということ、導入部としたらどうかと考えております。

3番目に、内航海運活性化に向けた環境整備の必要性とその方向性ということ、と考えております。

まず、「内航海運の利用が進まない要因といたしましては、端末輸送を含めた輸送時間全体の長さ、運賃コストが大きいこと等が挙げられる」と思います。

次に、「これらの要因の解消のためには、事業規制や社会的規制の見直しを行うほか、今回これらの中間報告として念頭に置いているところでございますが、良質な輸送サービスのための船舶建造の環境整備、新技術の開発・普及による効率的輸送サービスの構築の検討が必要」ということで、必要性について触れていただけたらと思っております。

続きまして4番目といたしまして、内航海運活性化に向けた課題ということ、ここで整理をしております。

最初に(1)といたしまして、物流効率化要請の高まりということ。

(2)といたしまして、先ほど資料2の方でも触れましたが、内航船の投資負担の重さ。

(3)といたしまして、現下の厳しい経済情勢及び老朽船割合の上昇に伴う問題というような、現下の問題がありますということでございます。

(4)といたしまして、船員問題への対応ということで、将来的な船員不足、特に内航船員の船員不足が懸念されるとともに、労働環境の改善への取り組みが求められている。

(5)といたしまして、環境保全に対する要請の高まりということで、京都議定書の目標年限が迫っているということと、海洋環境保全の観点から、タンカー規制強化の動きが加速しているという、以上5点について課題として挙げております。

これを受けまして5番目といたしまして、内航海運活性化方策の基本的な考え方ということで、これは6に具体的な施策の展開ということの導入部ともしておりますが、基本的な考え方として挙げております。

ただしここについては、先ほどの1の、 に対応したものに絞って、中間報告ですので、その基本的な考え方という位置づけにしております。

最初に(1)といたしまして、これは従来からやっておりますが、「内航海運が社会的意義を果たしていくため、国は、事業規制、社会的規制、船舶共有建造制度あるいは税制上の特例措置等の環境整備を実施している」という状況について触れております。

(2)といたしまして、現在の取り組みということで、「事業規制の見直し等による内航海運の活性化を図っているところ」。また、荷主の意識にも触れておりまして、「荷主の意識にもモーダルシフトは徐々に浸透してきている」と触れております。

(3)といたしまして、こうした状況の中で「内航海運が荷主を含め社会のさまざまな要請に的確に対応していくためには、事業の基本である船舶を近代化・高度化されたものへ計画的に代替していく必要がある。しかしながら、現状においては、モーダルシフトの積極的な展開や安全及び海洋環境の保全の面で適切な輸送サービスの提供など、内航海運に対する社会的要請に対応することが困難になるのではないか」と触れております。

(4)といたしまして、これは技術の方でございますが、「新造船建設の際には、環境保全や安全性の向上、コスト面でブレイクスルーをもたらすような技術開発を実用化・普及に向けていくための支援も考慮する必要があるのではないか」ということを、基本的な考え方として述べております。

6番目で、これを受けまして具体的な施策の展開ということで、先ほどの議題で触れま

した資料2、資料3に対応したものを、ここでまとめて触れたらどうかと思っております。

最初に(1)といたしまして、船舶共有建造制度の活用と工夫ということで、先ほど議題(1)で触れました「船舶共有制度の活用と工夫を通じました、内航船建造促進方策について検討する必要がある」ということで、このところで今回の予算に向けての御支援をいただけたらと思っております。

(2)といたしまして、これは先ほどの議題(2)で触れました、内航船の新技术の開発・普及方策というところでございます。ここでは最初に、「内航海運が諸課題を解決するためには、以下の新技术の開発・普及に取り組んでいく必要がある。また、これにより、我が国で建造される船舶の技術競争力にも貢献することが期待される」ということで、最初の導入部にいたしまして、この後先ほどの個々の技術を3点ほど挙げておりましたので、それをここに持ってきております。

といたしましてはスーパーエコシップ。これはただいま御議論いただいたところでございますが、ここでは「できるだけ早期に実証実験を開始し、実用化、普及を進めていく必要がある。普及に関しては、必要に応じ支援等を検討していく必要がある」ということで、これはただいま部会長の方からお話がありましたが、ここでは必要に応じ支援等を検討していく必要があるという、ここではまだ骨子ですので抽象的な言い方をしております。

といたしまして、高度船舶安全管理システム。これにつきましては、「内航船の安全性及び信頼性並びに運航効率の向上を図っていくため、本システムの導入・普及が円滑に進むような方策を検討していく必要がある」という言い方をしております。

といたしまして、環境対応型新技术。これは先ほど御説明ありましたけども、「MARPOLの附属書の発効ですとか、あるいはその先の規制強化への円滑な対応を図っていくため、当該技術の開発・導入・普及について検討する必要がある」という言い方をさせていただいております。

7番目といたしまして、これらの具体的な施策により期待される効果ということでございますが、(1)といたしまして、内航海運そのもの話ですが、内航海運業の競争力及び体質の強化ということで、ここでは「利用者ニーズに適合し、かつ、政策課題に対応した船舶の建造促進を通じた内航海運業界の競争力及び体質の強化を実現」ということを挙げております。

(2)といたしまして物流の効率化ということで、「内航船舶の活用により物流コストの低減、労働力不足対策に資する」ということで、ここで言っている労働力不足というのは

将来の労働力不足ということで、特にトラックの将来の労働力不足を念頭に置いておりません。

(3)といたしましてCO₂の排出量の削減ということで、「内航船舶へのモーダルシフトの推進や新技術の実用化によりCO₂排出量の削減を図る」ということで、これにつきましては京都議定書を受けまして、モーダルシフト量、CO₂換算で370万tが内航へ課された課題となっておりますので、それへの一定の貢献ができるのではないかとということに触れたいと思っております。

(4)といたしまして海洋汚染の防止ということで、「船舶共有建造制度を利用したダブルハルタンカー等の建造の促進により海洋環境保全を確保できる」ということを挙げたいと思っております。

8番目といたしまして、施策を進めるに当たっての留意事項といたしまして、とりあえずここでは事務局として気づいた点ということで、二つほど挙げさせていただいております。

(1)といたしましては、アウトカムの重視等政策評価の実施。(2)といたしましては、内航海運の事業規制、あるいは社会的規制の見直しと一体となった総合的な取り組みということで、まだほかにもあるかもしれませんが、とりあえずこの2点ほど挙げさせていただいております。

次のページをめくっていただきますと、これは今のをポンチ絵にした図でございます。

それと今説明した点で、多少御議論の材料にということで、その後に資料一覧というのをつけておりますので、これについて若干触れさせていただきたいと思えます。

最初に資料1と2につきましては、先般御説明させていただいたものでございます。

資料3にちょっと折り込んでつけておりますが、これは現在国土交通省でモーダルシフトの促進に向けどういう取り組みをしているかということで、平成15年度のアクションプログラムをつくっているところでございます。これは加藤委員にも、この関連では大変お世話になっているものでございます。

まず、このアクションプログラムをちょっと開いて見ていただきますと、現状といたしまして、全国的な状況ということでございますが、モーダルシフトの目標といたしまして、これはトラックから鉄道、トラックから内航というのをあわせまして、CO₂換算で440万tを削減することを目標としております。これは2010年に達成するという目標でございます。

これに対して、従来いろいろな施策ということで、複合一貫輸送に対応した港湾の拠点
的整備ですとか、あるいはモーダルシフト船の建造の支援といったようなことを行ってき
ております。

次の、主な阻害要因といたしまして、特にこの内航海運のところでございますが、先
ほどの骨子でも触れていましたが、内航海運へのモーダルシフトが進まない要因といたし
まして、内航特有の問題といたしましては輸送時間の長さ、あるいは港での積みかえ、端
末輸送等も含めた全体での時間運賃コストが大きいということと、シャーシの維持費等の
負担が大きい、帰り荷確保等が困難なことにより輸送全体での積載効率が低くなり、運賃
が割高になる、外航海運との連携がよくないといったようなことを挙げております。

これを受けまして、具体的な主な施策、アクションプログラムといたしまして、この内
航海運のところでございますが、先ほども骨子で触れましたけども、次世代内航海運ビジ
ョンの推進というのを1番目に挙げておりまして、ここでは事業規制の見直し、市場機能
の整備方策等に関する取り組み、スーパーエコシップの研究開発等といったようなものを
挙げております。

そのほか、内航海運そのものではございませんが、海上交通体系のあり方の検討、シャ
ーシ維持費の負担のあり方、帰り荷等々といったものを挙げております。

これらをやることによる達成目標といたしまして、2010年段階においては、トラックか
ら内航海運へのモーダルシフトを含め、CO₂換算で370万t、これはトンキロベースで
いきますと181億トンキロ、輸送機関の分担率は今は42%前後ですが、これを44%まで
持っていくということを目標にしております。

ここにポンチ絵で書いてありますが、仮に181億トンキロすべてモーダルシフトで対応
するとしたら、700km超の航路距離の内航船が1日45隻の増便が必要というような、こ
れは仮の計算ですが、一応こういうものを挙げております。

なお、これにつきまして、例えばスーパーエコシップの開発をすることによって、CO₂
の排出量を削減させるといったような点を考えますと、モーダルシフトそのものではここ
までは必要ないのかと思いますが、いずれにしてもトータルこれくらいのことを目標にし
なければいけないというのが、我々に課せられたものになっております。

続きまして、次の資料4ということで4ページでございますが、これも先ほど来の御説
明に出ておりました、老朽船の比率が今どうなっているかというのをここでつけておりま
す。

内航船につきましては、平成 14 年で船齢 14 年未満の船舶と船齢 14 年以上の船舶を二つグラフに重ねておりまして、老朽船比率が平成 14 年には 48%に上がってきているというものでございます。

先ほど資料 2 で御説明ありましたが、昭和から平成にかけて、船ができなくて老朽船比率が高まりまして、平成 2 年から 3 年当時に大分船をつくりまして、老朽船比率が急激に下がっておりますが、ここのところ余り船ができていないということで、逆に老朽船比率が上がってきているというものでございます。

同様に資料の 5 ページでございますが、これはフェリーで比べたものでございます。フェリーの方は耐用年数が 11 年ということで、11 年未満と以上ということとっておりますが、隻数ベースで見ますと、平成 13 年 4 月現在ですが、老朽船比率が 47%ということで、こちらの方も老朽船比率が上がっているという現状でございます。

続きまして 6 ページでございますが、内航海運税制についてということで、先ほどの骨子の中でも若干触れておりましたが、予算措置以外、税制についても内航海運については、ここにございますような船舶特償、中小企業税制、あるいは事業用資産の買いかえ等の特例、あと固定資産税の特例といったような、こんな特例がございますということでございます。

続きまして 7 ページでございますが、これはタンカーに関する規制の動向ということで、タンカー規制についてプレステージ号の事故を受けまして、EU の提案が書いてあります。

ここでは内航船ですので、特に問題になりますのは重質油でございますので、600 デッドウエートから 5,000 デッドウエートのところ、2008 年までにダブルハルにしなければいけないという提案がなされているということでございます。

続きまして最後の 8 ページでございますが、先ほど MARPOL 条約というのがございましたが、船舶からの排ガス規制が導入されるというものの関係のものでございます。

2003 年 5 月末現在、10 カ国が批准ということですので、順調にいけば 1 年後にこれが発効ということになりまして、船舶からの排ガスに対しての規制が導入されるということで、原則としてすべての船舶、つまり内航船を含めて、ここにありますとおり SOx、NOx 等に対する規制が導入されるということで、これにつきましては来年初めの通常国会に法案を提出予定の状況にあるということでございます。

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、中間報告骨子案について御議論をいただきたいと思います。

資料4の「はじめに」のところで、「今回は」という言葉がありましたけども、これは今回の諮問に対するというよりも、中間ではという意味ですね。

参事官 はい、そういう意味でございます。

部会長 わかりました。

技術課長 ちょっと補足させていただいてよろしいでしょうか。

部会長 どうぞ。

技術課長 先ほど部会長の方から御指摘いただきました、デスパレーとか規制の関係につきまして、今回の報告書の骨子の方では3ページの6の 、 、 で書いてございますが、ちょっとまだこの段階しか書けないんですが、例えばスーパーエコシップについて言いますと、「普及に関しては必要に応じ支援等を検討していく」と。これは例えばでございますが、運輸施設整備事業団の共有船のスキームの中で、特段にスーパーエコシップに対する一つの支援スキームのようなものを設ける。これも一案としては考えられるかなと。

それから、先ほどのデスパレーの議論にございましたが、勝算を国が示すというか、いかに経済的にすぐれているかということを示すということかなと部会長おっしゃいましたが、まさに実証実験で、単なる技術的な検証だけではなくて、経済性についてもある程度船主さんを納得させられるような資料を十分とりたい。

それから規制に関しましても、実は実証実験の段階である程度トライアルという形で、もし仮にある種の規制がなかった場合どうだろうかということ、実際に安全装置をつけた上でやってみるということも、この言葉はまだ3行しかないものであれなんです、具体的な対応としては考えております。

補足させていただきました。

部会長 ありがとうございます。大変よくわかりました。

それではどうぞ、御自由に御発言いただきたいと思います。いかがでしょうか。

お願いいたします。

全日海 内航船の新技术の開発・普及方策というところのスーパーエコシップについて、今後実証実験をやっているって、最終的には実用化に向けるといったお話であったろうと思うんですが、ハード面の開発スケジュールは十分わかるんですが、実際にこれに乗り組んでいく船員の教育訓練の部分について、何か考えられていることがあればお聞かせを願いたいと思います。

それから、これからこういった新技術が導入されることになれば、船舶の運航管理ですね、具体的には のところで高度船舶安全管理システムがうたわれていますが、今後検討ということになっているんですが、これについて具体的な検討スケジュールがわかりましたらお聞かせを願いたいと思います。

以上2点、よろしく願いいたします。

技術課長 それでは、第1点目について御説明申し上げます。これは資料3 - 1の3枚目のカラー刷りのスーパーエコシップの絵の出ているところでございますが、ここで平成16年度から実証実験がスタートします。

これは実は、実際にこの船を使っていただくのを前提にして、その船会社さんがここで船員さんの訓練までしていくということをイメージしております。そこにまた希望されるほかの船会社さんがもしあった場合はどうするかとか、まだそういう議論が出ていないもので具体化していないんですが、少なくともこの実証実験というのは、実際にその後でそれを運航される、先ほど申しました、まさに公募を今している最中なんですが、そういう船会社さんの船員さんが実際乗り組んで、この船になれていく。

あるいは、ある意味では使い勝手のモニターもしていただきたいんですけども、どういふところがいいとか悪いとかということも我々としては知りたいところなんですが、要はこの実証実験の間でスキル訓練をしていくという予定になっております。

それから2点目につきましては、担当の課の方から御説明申し上げます。

船用工業課長 御質問の高度船舶安全管理システムでございますが、これはお手元の資料3 - 2の後ろのポンチ絵の方で、研究開発スケジュールを御紹介しております。

これは平成13年から始まりまして、現在平成15年でこの管理システムのシステム化、それから安全性の検証の段階に入っております。

規制合理化のあり方の検討は14年度から進めておるわけですが、今年度と16年度にかけまして、御関心の船員の乗り組み体制に係る検討を主に、こういうシステムを導入することによって、どのぐらいの少人化に貢献できるだろうかということございまして、これはあくまで技術的なアプローチでございますので、最終的な体制については、またこの研究開発とは別途に御検討、あるいは御相談していく話ではないかと思っております。

それから、このシステムの導入普及が円滑に進むような方策を検討していく必要があると。こうした問題につきましては、例えば技術的にこうしたシステムが可能であり、かつこうしたシステムが導入された場合には、例えば新しい規制、検査間隔の延長、機関開放

の間隔延長といったものの中で、これは一例でございますけれども、上の図に書いてございますような船舶管理会社というものの設立、あるいはこうしたシステムを運用するサービスとして、運輸施設整備事業団の新たな技術的な支援の提供、業務の新規業務ということも考えられると思います。

いずれにしましても、それらにつきましては平成 16 年度までにこのシステムの技術的な検証を行った上で、その後の導入のあり方について改めて検討していくことになるかと思えます。

以上です。

部会長 よろしゅうございますでしょうか。

全日海 はい、ありがとうございます。

委員 よろしいですか。

部会長 どうぞ。

委員 たたき台の(4)の船員問題への対応、これは気持ちはわかるんですけども、若年船員がかなり将来的に不足してくるであろうということ、したがってそれに対する対応が必要でしょうと。しかし、労働環境の改善への取り組みというのがよくわからない。むしろこれからは、外航と同じようなISMコードでありますとか、そういうマンパワーの質の向上がかなり求められてくるのではないか。特にタンカーなんていうのは、荷主側のリクエストが非常に強いわけでありますよね。

だから労働環境の改善というよりも、むしろ私の感じは、労働環境については、この10年間で相当程度、皆さん関係者の努力で大きく変わってきたと思うんです。これから当然手をつけなきゃいけないのは、やはりマンパワーの問題、言いかえれば質の問題。新しい技術に相応した技術。特に環境問題については、ますますそこら辺の要求は厳しくなっているわけでありますから、そういうところではないかという感じがするんですが、いかがでしょうか。

参事官 大変貴重な意見、ありがとうございます。先生の御意見も参考にさせていただきながら、報告の段階でまとめたいと思います。

労働環境の改善とちょっと書きましたのは、例えばスーパーエコシップなどでも、ひとつ労働環境の改善みたいなことを、一応効果として挙げておりますので……

委員 そういう頭で書いているんですね、これは。わかりました。

参事官 それで入れたというものでございます。

委員 それからもう一つよろしいですか。

部会長 どうぞ。

委員 先ほど御説明ありましたが、スーパーエコシップについては、さっき口頭で説明されたところは、むしろ書き込んだ方がいいんじゃないですか。さっき言ったような経済性を頭に置いて、それからディレギュレーションの問題も、そういうもので実験をどんとぶつけるよという方が、逆に言えば提案とすれば、その方がインパクトがあるんじゃないかという感じがするんですけど。

技術課長 今、骨子ということなものでこの程度の表現しかないんですけども、これから本文の方の検討の段階では、先生の御意見を踏まえまして検討させていただきたいと思えます。

部会長 ほかにいかがでございましょうか。

どうぞ。

委員 この文章でいろんな意を尽くしていると思うんですけども、ちょっと技術的な面で気になるところは、例えば技術規制の緩和みたいな話ですね。速度だとか、あるいは配乗の問題だとか、そういったものなんかも非常にフィージビリティといいますが、経済性に直に関係しますし。

例えばこの、社会的規制だとか事業規制という言葉が入っているんですけど、そういったものも新技術の開発と合わせて入っていいのかどうか。それによって例えば、東京湾でのスピードが12ノットを外れるとすごく速くなるとか、何かいろんなことがあり得るんですね。そういうのをこのスコープに入れるべきかどうかというのが、この辺がちょっと僕、わからないところがございました。

それから、フィージビリティというのはさっきからずうっと問題になっていますけれども、この文章の中で3.のところに、「端末輸送を含めた輸送時間全体の長さが長い」とか、「運賃コストが大きい」と書いていますが、これは克服しなくちゃならないというイメージがあるわけですが、そういったイメージに対しては、割方この技術開発のところが船の開発とか、割に個別開発になっちゃっているような気がして、全体システムに対する見方みたいなものが、どことなく足りないのではなからうかと。

つまり、冒頭申し上げたことと関連しますけれども、陸上のシステムに比べてフィジブルにやっていく。あるいは国際輸送に対応するということを考えようとする、システム的なありようの検討というのが、新技術にあってもいいのかなという気がちょっとしま

した。

そういった意味じゃ、6の(2)の書きぶりが、以下のことしかやらないみたいな感じに見えるんですけど。もうちょっと広げておいてもいいんじゃないかなという気がしました。

そういう意味で言うと、先ほど御説明いただいたアクションプランの中の内航海運の中に、非常にきれいにまとめられたアイテムがありますよね。それを実現するための話と、この中間報告の位置づけがどういうふうになっているのかなというのが、アクションプログラムを見ながらこれを見ると、どこをどう意図してやろうとしているのかというのが、私が理解していないだけかもしれませんが、ちょっとわかりにくいかなという気がしました。

参事官 最初にアクションプランとの関係ということなんですが、アクションプランは役所の方でこういう取り組みをしているということで、先ほどの内航海運ビジョンというところがございましたけども、今回内航ビジョンの中に少しは触れられておりますが、特に今回の船舶の建造、あるいは技術革新のところについて、もう少しこちらの方で深掘りをするということで、こちらの方はそういうようなことで、御意見をいただくという整理かなと思っております。

恐らく委員が若干違和感といいますか、御疑問を抱いたのかと思いますが、このアクションプログラムというのは内航海運、あるいはその周辺を含めて、かなり網羅的に広く取り上げております。

これに対しまして、今回のこの審議会の諮問でございますが、これにつきましては、どちらかといいますと内航海運そのもののコスト競争力なり、そういうものを強化していく。あるいは内航海運そのものの活性化を図っていくということで、実を言うと周辺部分は余り入っていないので、恐らくそういう御懸念を抱いたのかと思います。

それについては、例えば港湾のところだと、港湾分科会、あるいは海上保安庁等の関係ですとまたそちらの関係の部会等でやっておりますので、そういうものについて最後のまとめのところではどんな扱いにするか、これは部会長を含めて、ちょっと御相談させていただけたらと思っております。

それと先ほどの6のところでもう少し技術課題に触れた方がいいのではないかとということでございますが、確かに先生おっしゃるとおり、ここではスーパーエコシップ、安全管理システム、環境対応型新技術という、代表的な例ということで触れておりますけれど

も、これについてももう少し全体システムの開発を含めてということですので、そういうものに役立つものがあるのかどうか私もわかりませんが、部内でどんなものがあるのか、ちょっと勉強させていただきたいと思っております。

それと、最初の技術規制、配乗の問題、あるいは新技術の開発に絡んでこういったような問題も触れるべきではないかということでございますが、触れられるところについてはまた本文の方で触れたいと思います。

特に社会的規制の面からいきますと、それにつきましては先ほどの「はじめに」のところでもございましたが、社会的規制の見直しというのを別途の場でやっておりますので、最終報告の形では、社会的規制の見直しというのは一つの柱になります。

ただ、それと新技術の開発と絡んでどんな書きぶりにするか、これについてもちょっと勉強させていただきたいと思っております。

部会長 よろしいですか。

委員 はい。

委員 それでは、事業者として一言だけ発言させていただきます。

本日の話はいろんな政策課題を推進するために、建造の促進とか技術革新を行うということで、それはそれなりにまことに結構だと思いますが、このすべての前提となるのは、マーケットが自由で正常であるということがすべての前提になると思いますが、現在の内航マーケットは、私に言わせればアブノーマルでありまして、非常に閉塞的、硬直化しております。要するに、荷主の一方的な押しつけ運賃が通っている。

これを前提とすると、例えば幾ら投資しても、そのメリットが荷主にいくのかオペレーターにいくのかわからないという問題が出てきますし、実現が極めて不可能です。これは前に一遍、我々の業界で帆船という燃料船をつくりました。これはこういう理由で、だれにメリットが帰属するのかわからないということで、これはだめになりました。

したがって事業者としましては、極めて難しい問題かと思えますけども、いわゆる内航マーケットを正常にする方策を考えないと何もできない。簡単に言えば、外航みたいなマーケットであればできると思えますけども、現在のマーケットでは極めて難しいということを御認識いただきたいと思います。

以上です。

部会長 今の件に関しては何かございますか。

参事官 今のマーケットの問題等につきましては、現状の課題のところ、私もその辺

あんまり触れなかったので、ここに入ればよかったなと思っておりますが、内航全体の課題といたしまして、今の4のところ(1)から(5)まで挙げておりますが、この並びで今言ったような点について触れられるかどうか、ちょっと検討させていただきたいと思っております。

それと今のマーケットの正常化を含めて、先ほど の競争的事業環境の創出というところで、これについても別途の場でやっておりますので、またその中でもどこまで触れられるか、ちょっと検討してみたいと思っております。

部会長 どうぞ。

委員 別の意見でよろしいですか。

部会長 結構です。

委員 骨子案ですが、骨子ですのでまだこれからいろいろと書き込むんだと思うんですが、ちょっと気のついた点を申し上げたいと思っております。

骨子案の中の2の物流効率化要請の高まりのところ、物流の効率化というのが出てまいります。

それから3ページ目の7の期待される効果の中でも、物流の効率化が出てくるわけですが、今の書き方ですと、物資の大量輸送があれば物流コストが低減すると。すなわち、期待される効果の方にあるように、内航船舶を活用すれば、物流コストが低減するというような考え方に基づいて書かれているのかなという気がするんですが、物流コストといった場合に、社会的コスト全体を含めた場合ですとそうなのかもしれませんけども、経済的なコストに限れば、例えば1ページ目の3のところに出てきますように、「内航海運の利用が進まない要因としては、運賃コストが大きい」ことが挙げられているわけで、コストが低ければ、黙っていてもダメかもしれませんが、比較的モーダルシフトももっと進むだろう。トラックから転移するだろうというのが考えられる。これは即、大量輸送であれば物流コストの低減ということにはならないのではないのかなという感じがしております。

物流の効率化といった場合に、いろいろ定義があると思うんですが、最近の定義も私、必ずしも十分承知していませんが、広い意味ではここの(2)にあるCO2、環境問題、あるいは労働力の効率化の問題等も含まれるんでしょうし、多分従来言われている中では、これは時代によって違うんですが、エネルギー危機のときには省資源、特にトラックに対してだと思いますけれども、省エネルギー効果がある。あるいは交通渋滞の緩和に非常に効果がある。特に最近、大型トラックの事故が続いていますけれども、交通安全の点でも、

恐らく内航海運の方がよほど安全である。

そういうのも含めた上での物流効率化、特にトラックに対してですね。そういう話なのではないかという気がしています。

ちなみに、最近話題になっていますが、有料道路を無料化すればトラックの運賃が安くなって、したがって物流コストが低減するという議論さえなされているわけですので、そういう物流の効率化といった場合に、幅広い観点からの取り上げ方が必要なのではないかなという感じがしています。

それからもう一点、全然別のことですが、2ページ目の5の(2)で、「荷主の意識にもモーダルシフトが浸透」と書かれている。これも恐らく中間報告でもっと書き込まれるんだと思いますが、これだけ見てみますと、結構荷主の意識でモーダルシフトは浸透しているのかなという感じなんです。先ほど御説明ありましたモーダルシフトのアクションプログラムの中でも、主な阻害要因の中で、荷主等の意識で、荷主の環境意識がまだ低いとか、鉄道、海運の利用に関する荷主の知識が不足しているという。

恐らく私どもも、徐々には浸透しつつあるという感じなのかもしれませんが、まだまだモーダルシフトが浸透というところまではいっていないのかなという感じがしています。これも書き方の問題だと思いますけれども、そういう感じがしますので申し上げたいと思います。ありがとうございました。

部会長 ありがとうございました。

何かございますか。

参事官 大変参考になる意見をいただきましたので、そういうことを踏まえてまとめたと思います。

部会長 言葉の使い方のようなものも、もう一度仕上げるところで点検を一応していきたいと思います。

今、委員おっしゃったことと若干関連しますけども、文章化していくときに自然におのずから整理されていくと思いますが、4番のところの内航海運活性化に向けた課題というのがあって、それで7のところ期待される効果というのがあって、ここのが今、骨子案というレベルで整理をしていくと、課題で言ったことがここでもって達成されるという対応関係になっていて、あんまり変化がないわけですが、課題のところは問題の性格が挙げられて、したがって7のところではそのことに関して具体的な記述が出てこない、対応が多分とれないんだらうと思います。

例えば7の(1)なんていうのを見ると、これはまさに課題そのものという感じでもありますので、この辺は文章化する段階で、当然その差が出てくるように検討していただければと思います。

それから私先ほどたまたま、やはり委員がおっしゃったアクションプログラムのところを見ていて、荷主とか物流事業者と言うときに、非常に言葉が包括的ですから、その中にいろんなグループの人がいる。これを見ますと「荷主は環境意識が低くて知識が不足していて」という感じになっているんですけど、荷主関係の方の集まりに出ますとその逆の話になっていまして、そこのところがおもしろいなと思って眺めていたんですが、その辺もまた御配慮いただければと思います。

委員 よろしいですか。

部会長 どうぞ。

委員 一つだけ。先ほど委員からお話があった問題で、そこら辺が若干ここで言うと内航と、いわば石油であるとか鉄という大宗貨物を担っていると内航と、内航のそこら辺を担っているフェリーであるとかROROをやっている人がこれを読めばよくわかるけれども、そうでない人が読むと、これは何か別世界の話かなと感じを受けるおそれがある。

言いかえれば、その主マーケットが非常に荷主主導型で、いわば石油にしましてもドライ、鉄にしましても、ほとんど荷主系列の業者が押さえている。そういう点ではオープンではありませんよという御指摘。

それから、RORO船であるとかあるいはフェリーであるとか、あちこちから荷物を集めてきましょうと。こういうところでは、そこら辺をどういう形で知恵を使うかということころは少し考えていただかないと、恐らく総連へ持っていかれても、「これは全然違う、おれたちの話じゃないよ」と言われる可能性が十分あるので、そこら辺は若干よく……。

仕分けは非常に難しいとは思いますが、「役所はおれたちのことは全然考えてくれずに、別なことをやっているじゃないか」というふうに、ちらっとメッセージを送ると。そこが大変困るわけでありますから、その点をもう知恵をつけて使っていただきたい。

部会長 ありがとうございます。

それでは、御質問や御意見はおありかと思えますけれども、若干時間を過ぎておりますので、よろしければこのくらいできょうの議論は終了させていただきたいと思えます。

よろしゅうございますでしょうか。

それでは、本日のいただいた御指摘、御意見を踏まえて事務局の方で、次回の会合まで

に中間報告案を作成していただくということにしたいと思しますので、ひとつよろしくお
願いを申し上げます。

(4) そ の 他

部会長 それでは、何か事務局の方から。

参事官 それでは次回の会合でございますけども、先般7月18日の金曜日に、第3回内
航海運部会と第7回の海事分科会を開催する旨の事務連を流させていただいておりますが、
予算要求等の状況等諸般の状況によりまして、若干これがおくれぎみということで、まこ
とに申しわけございませんが、次回の内航海運部会につきましては8月初旬ということで、
改めて調整させていただきたいと思っております。できましたら、8月4日か5日ということで
考えております。

また、次回の分科会につきましても、8月中の別途の日に改めて開催ということで、こ
れについても再度調整させていただきたいと思っております。

ただいま委員各先生の方からいただいた御意見踏まえまして、私ども中間報告案を作成
させていただきたいと思っておりますので、また各委員の皆様方に御相談させていただく
ことも多々あるかと思っておりますが、どうかよろしく願いいたします。

以上でございます。

部会長 それでは以上をもちまして、第2回内航海運部会を閉会をさせていただきます。
本日は大変ありがとうございました。

閉 会