

平成15年8月4日(月)

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3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 . 事務局紹介	1
1 . 海事局長あいさつ	2
1 . 議 事	
(1) 船舶共有建造制度の活用と工夫による物流高度化船建造 促進施策について掲げる政策課題について	3
(2) スーパーエコシップの実証実験の進め方について	5
(3) 中間報告素案について	9
(4) その他	28
1 . 閉会	28

開 会

参事官 まだお見えになっていらっしゃらない先生もいらっしゃいますけれども、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3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。

私は事務局を担当させていただいております、海事局参事官の丹上でございます。この7月の異動によりまして拝命をいたしました。何かと不行き届きの点もあろうかと思いますが、どうぞよろしく願いをいたします。

資料の確認

参事官 まず最初に、お手元の資料の確認をお願いいたします。

議事次第、資料一覧に続きまして、資料は資料1から資料4 - 1、4 - 2までの5種類でございます。それに参考資料ということでございますが、よろしゅうございますでしょうか。

なお、本日は委員総員8名中6名の方の御出席でございますので、交通政策審議会令第8条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、どうぞよろしく願いをいたします。

事務局紹介

参事官 それでは議事に入ります前に、事務局に人事異動がありましたので、改めて御紹介をさせていただきます。

海事局長の鷲頭でございます。

次長の馬場でございます。

大臣官房審議官の波多野でございます。

技術審議官の富士原でございます。

総務課長の小野でございます。

海事産業課長の荒井でございます。

国内旅客課長の藤田でございます。

国内貨物課長の惟村でございます。

船員政策課長の内波でございます。

造船課長の丸山でございます。

船用工業課長の田中でございます。

技術課長の井上でございます。

海事局長あいさつ

参事官 それでは、局長から一言ごあいさつを申し上げます。

海事局長 8月1日付で海事局長を拝命いたしました驚頭でございます。

委員の皆様方におかれましては、お暑い中、お忙しい中御出席いただきまして、誠にありがとうございます。

私自身、まだ来たばかりでございますので、事務方につくっていただいたご挨拶文を読むような形でごあいさつさせていただきます。

内航海運は、景気が長期にわたって低迷する我が国の経済の活性化のかぎを担う物流効率化の要請に応えるとともに、地球規模での環境保全の取り組みの強化にも対応できるなど、我が国の経済社会の発展に貢献する輸送モードであります。

このような内航海運の活性化を図るため、海事局においては昨年4月に取りまとめられた、次世代内航海運ビジョンの具体化に取り組んでいるところでありますが、その的確な推進を図るため、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・普及など、内航海運活性化の方策について、現在交通政策審議会に諮問し、御審議をお願いしているところであります。

本日は本部会において、これらの課題の内、当面緊急に取り組むべき事項についての中

間報告案について、御審議いただくことになっております。

委員の皆様の忌憚のない御審議、御意見などを賜われればと思っております。何とぞよろしくお願い申し上げます。どうもありがとうございました。

参事官 それでは部会長、以後の議事進行をよろしくお願い申し上げます。

議 事

(1) 船舶共有建造制度の活用と工夫による物流高度化船建造 促進施策について掲げる政策課題について

部会長 それでは、本日もよろしくお願いを申し上げます。

早速議事に入らせていただきますが、本日、全日本海員組合の井出本委員が海外出張のため欠席なさっております。そこで前回同様、沿海局長が出席なさっていらっしゃいますので、よろしくお願いを申し上げます。

それでは、前回の分科会で示されました検討のスケジュールに従いまして、本日は中間取りまとめ(案)の検討を具体的に議論していただくことといたします。

最初にそこで議題(1)ですけれども、「船舶共有建造制度の活用と工夫による物流高度化船建造促進施策について掲げる政策課題について」、大分長いタイトルですが、事務局から御説明をお願いしたいと思います。

海事産業課長 それでは、資料2の「船舶共有建造制度の活用と工夫による物流高度化船の建造促進施策について掲げる政策課題について」、御説明をしたいと思います。

お手元の資料でございますように、私どもの関係で運輸施設事業団が船舶共有制度というものをやっておりますが、それを活用いたしまして、海上物流システムの高度化に資する船舶、今後物流高度化船と呼ばせていただきますが、これの建造を促進するための支援措置を講じまして、内航海運の健全な競争環境を構築したいということでございます。

具体的には、建造意欲のある事業者を後押しして、物流高度化船の建造を促進するということですが、このためといいますか、政策課題として、こういったものに対して具体的に物流高度化船が資するということで、支援をやっていきたいということでございます。

政策課題でございますが、3つ挙げておりまして、一つはCO₂の排出量削減でござい

ます。こちらの方は、温暖化大綱で 2010 年までに内航海運全体で 370 万 t の削減をするのが最終的な目標という、これは政策課題の一つ目でございます。

それから、次世代内航海運ビジョンで示されました内航分担率、物流効率化促進ということで、内航分担率を 2010 年度までに、現行の 41% から 44% まで、3 ポイントほど上げるとというのがもう一つの目標でございます。

それからもう一つは、海洋汚染防止ということで、ダブルハル化率を向上したいということです。ダブルハル化につきましては国際的な規制強化ということで、そういう流れがあるわけでございますが、それを前倒して推進したいということでもあります。

それで、具体的に建造を促進する物流高度化船でございますが、4 つございまして、一つはモーダルシフト船でございます。これは被代替船、すなわち今ある船と比べまして新しくつくる船が積載能力、または速力が増加するというので、モーダルシフトに資する船ということでもあります。

それから、CO₂ 排出削減船でございますが、現在政策目的のために、事業団が置いている基準に対して CO₂ を 10% 削減する船について、共有建造してあるわけでございますが、ここではさらに 12% 削減する船だけに絞りまして重点化を置いた上で、CO₂ 排出削減船として位置づけたいということでございます。

それから、物流効率化船でございますが、船体能力の向上と労働負荷の軽減という、両方の面で資する船舶を置きたいということでございます。

それからもう一つは、ダブルハルタンカーでございますが、現在ダブルハルタンカーにつきまして事業団の基準では、底だけが二重構造である船についても共有建造しているわけですが、さらに重点化した形で、船底以外の部分、横の部分も二重構造を有する船舶について絞り込みまして、これら物流高度化船という目標を絞り込んだ船を建造していくというのに対して、支援措置をかけて建造を促進していきたいということでございます。このことによって、最初に申し上げた政策課題を達成したいというスキームでございます。

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。

ただいまの資料 2 に基づいた御説明に関して、御質問、御意見等ございましたらお願い申し上げます。

委員 質問でございますけれども、モーダルシフト船で説明が、「被代替船と比べて積載能力または速力が増加する船舶等」となっておりますが、これは従来 RORO 船とかそう

いうものを言っているんですが、それをこういう積載能力とか速力が増加する船舶という表現であらわしているという理解でよろしいのでしょうか。

従来ですとRORO船とか、場合によってはフェリーとかコンテナ船とか、そういう定義をしていたと思うのですけれども。

海事産業課長 お答えいたします。従来のモーダルシフト船というのは、基本的には船種の世界で言いますと、今、委員からお話のありましたRORO船とか自動車専用船とかコンテナ船とか、そういうものがモーダルシフト船として位置づけられたわけですが、その中でもとりわけ被代替船と比べて貨物積載能力が増加している、あるいは速力が増加しているというものを、そのうちの中から特に事業団の世界で言いますと、通常の7割の分担割合から8割ということで格上げしているわけですが、その8割の部分に対して対象となる船につきまして、ここでの物流高度化船と位置づけているわけでございます。

よろしいでしょうか。

委員 はい。

部会長 これはあれですか、一つの船から見たときに、ここでのモーダルシフト船でもあり、かつCO2排出削減船でもありということはあるわけですか。

海事産業課長 それはあり得ると思います。

部会長 ほかにいかがでございましょうか。

よろしゅうございましょうか。

それではまた何かございましたら、後ほど別のところで一緒に議論もできると思いますので、とりあえず先へ進めさせていただきたいと思います。

(2) スーパーエコシップの実証実験の進め方について

部会長 それでは次に、議事次第の2番目にございますけれども、「スーパーエコシップの実証実験の進め方について」、同じく事務局から御説明をちょうだいしたいと思います。

技術課長 技術課長でございます。

資料3に、スーパーエコシップの実証試験の進め方について。それから、そのすぐ後ろにプレス発表したときの参考資料がついております。

次世代内航船スーパーエコシップの研究開発につきましては、前回のときにも参考資料一覧の12番に、「次世代内航船の研究開発」ということで、後ろから6枚目ぐらいの資料

に全体像がついておりますので、ちょっと見比べながら説明を聞いていただければと思います。

先に、参考資料の方についてちょっと触れさせていただきます。スーパーエコシップの実証試験につきましては、共同研究の実施者を募集させていただいております。この共同研究の実施者というのは、将来実証船の船主さんになっていただく方という含みで募集させていただいております。先般7月に募集させていただいて、選定の検討をさせていただきました結果、中堅のタンカーの海運会社でございます、英雄海運さんを共同研究の研究実施者、パートナーとして選定したという経緯がございます。

スーパーエコシップの実証試験というのは、17年春から半年間程度を想定しておりますが、資料3に沿って御説明しますが、今のが1番の期間でございます。

2番目が試験項目でございますけれども、これはスーパーエコシップの研究開発の目的に従いまして、環境性能、いろいろ環境に対する改善の状況の計測。それから運航性能、これは特に離着岸時間とか推進性能。それから経済性、燃費、保守の費用、その他の検証。それから、非常に大きな問題でもありません省力化の点。

3番が試験方法ですけれども、内航のタンカーさんの運航時間が、大体1年間で5,000時間ぐらいということで、単純に半年間で約2,500時間ぐらいを想定させていただいております。

(1) シートライヤル。これは造船所周辺の海域でシートライヤルをするのに適当な海域が大体決まっているようでございますので、そういうところを使わせていただくというイメージでございます。

(2) 運航性能の確認。これは積荷の基地の港において、荷役作業の省力化とかそういうことも考えますので、荷役新システムの確認等。

(3) といたしまして、これはデモンストレーションといいますか宣伝といいますか、実証船の船主が拠点とする港、あるいは関係の港において御紹介をするというようなことで、大体の計画を立てております。

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、御説明いただいた資料に関連して、御質問、御意見を頂戴したいと思いますので、よろしく願いいたします。

委員 よろしゅうございましょうか。質問したいのですが、期間については17年春から

半年程度という、前の説明では16年度に前倒しするという話がされていたかと思えますけれども、その点はここにある資料で1枚、最後の方についていますね。それは16年度の方にも入っているみたいな図式。後ろの方に絵があるのですが、そこはいかがでございますでしょうか。

技術課長 今回の点でございますけれども、17年度を少し前倒して16年度中に実証試験をできる限り前倒しで実施したいということで、今の時点では計画を立てております。

それでこの開発スケジュール、後ろから6枚目の全体の研究概要のイメージ図、それから期間の17年春からという表現は、そういう意味で使っております。

17年春というのは、必ずしも17年度の当初ではなくて、できる限り努力して前倒しするという点でございます。

委員 そうしますと、資料4-2の3ページ、「16年度中の実証試験開始」というのは、16年になるわけですか。16年度末ということですか、これは。

技術課長 これを目指すということで、目標としてやっていきたいということで表現しております。

部会長 よろしゅうございましょうか。

委員 はい。

部会長 ほかに、それではお願いをいたします。

委員 はい。それからもう一つついでに。資料3の3.(2)の「荷役支援システムの確認等」。これはタンカーですよね、実際に共同の英雄さんの方は。そうすると、ほかの船種についてはどうなってくるのでしょうか。

技術課長 具体的にほかの船種が想定されるときには、また全然違う研究とか技術検討をしなければいけないと思いますが、このときにはタンカーと言いながら、荷役の省力化その他について、バースでのいろいろ取り合いその他の装置については、若干の技術開発を想定しておりますので、そういう意味でここで。

ただそれに、船自体のバースへの離着棧の時間というものがどういうふうに影響しているかというようなことを検証するようになって考えております。

委員 その場合はあれですか、リファイナリーの方の陸上のいろんなアームがありますね。そこら辺のリニューアルも予定しているということですか。

技術課長 そういう相談なり、一緒に検討させていただく必要性が出てくると思っております。

委員 この船の種類というか、このスペックがこの会社の航路にちょうど合っていて、最適な船型になっておるのでしょうか。ちょっとずれていたりすると、オーバースペックであったりいろんなことが起こると、経済性の評価をやってもあんまり意味がないかもしれないということが起ころうかと思えます。

それとあと一つ、運航条件ですね。一番気になるのは、欠航率がどのくらいかということですので。どのくらいの波で動けるかとか、そういったことをお調べになるのでしょうか。

技術課長 1点目の件でございますけれども、今のところ船社さんの御提案されている船種の種類が、白黒兼用のダブルタンカーで5,000デッドウエートトンぐらいということで、これは船主さんの御提案を採用させていただくようなことで考えておりますので、今御指摘のようなことはミートしているだろうと考えております。

それから、欠航率その他がどのくらいかというのは、まだよく十分調査が行き届いておりませんので、今の御指摘の点等、どういう問題が生じるか、よく検討させていただきたいと思えます。

部会長 よろしいでしょうか。

ほかにいかがでございますでしょうか。

全日海 実証試験の中で2,500時間、1年間の稼働率が5,000時間ということで、その半分ぐらいの約半年ぐらいをということで実証試験を行うということだったと思えますけれども、この中でシートライヤル、荷役支援等について、その半年間全部の期間を通じてやるのか、その辺を確認をしたいと思えます。

技術課長 この辺は今のイメージからいきますと、シートライヤルというのは、想定されています実証試験の、割と前半の方で実施するようなことになるんじゃないかと思っております。

あとは、それが大体めどがつかましたら、通常の運航という形の中で実証試験を実施していくと。大体のイメージとしてはそういうふうに考えておりますが。

部会長 よろしゅうございますか。

ほかによろしゅうございますでしょうか。

それでは、この実証試験の進め方については、今の委員を初め、出た質問について、また深められていったときには随時お知らせをいただきたいと思えます。

技術課長 ありがとうございます。

(3) 中間報告素案について

部会長 それでは、続きまして議題(3)ですが、「中間報告素案について」、事務局から御説明をいただきたいと思います。

参事官 私の方から説明をさせていただきます。

資料は、4 - 1 が中間報告素案本体でございます。それから4 - 2 がその要約でございます。

時間の関係もございますので、大変失礼かとは思いますが要約の方で説明をさせていただきまして、その後の御質疑等の中で、本文についても御説明をさせていただきたいと思っております。

資料4 - 2 でございますが、最初に「はじめに」ということで基本的な認識、あるいは中間報告の位置づけについて簡単に記述をしております。

「内航海運は、国内貨物物輸送量の4割、とりわけ産業基礎物資輸送の約8割を担う基礎的輸送モードであり、物流コストの低減はもとよりですが、CO₂の削減、労働力不足問題等を解決する潜在力を有するものであって、引き続き物流の大動脈として、21世紀の我が国経済の発展に寄与していくことが必要」というのが基本的な認識でございます。

「このため国土交通省では、昨年4月に「次世代内航海運ビジョン」を策定いたしまして、現在その実施に向け取り組んでいるところでございますが、内航海運の活性化のためには4つの柱、1番が競争的な事業環境の創出、2番目に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・普及を柱として、総合的に取り組んでいくことが必要だ」ということでございます。

「今回の中間報告におきましては、これらのうち、3番目の適正な競争基盤の形成と4番目の新技術の開発・普及について中間報告をするものであります」ということであります。

2番目に、内航海運の社会的な意義として、3点柱を立ててございます。1番目が物流の効率化でございまして、「物資の大量輸送による物流コストの低減。そして自動車走行量の抑制による自動車の渋滞・事故の緩和。あるいは大気汚染物質の排出抑制に寄与する」というのが1番目でございます。

2番目がCO₂の排出抑制ということで、「1トンキロ当たりのCO₂排出量はトラック

の5分の1。地球温暖化物質の排出抑制に貢献する。」

3番目が労働の効率化ということで、「1人当たりの輸送トンキロは自動車の37倍。少子・高齢化による将来の労働力不足に対する有力な解決策になる」ということでございます。

内航海運の活性化を図っていく必要があるわけですが、ここにございます課題といたしまして6点掲げてございます。

1番目が、物流効率化の要請の高まりということで、「景気の低迷、あるいは国際競争の激化等を受けて、産業界からの物流効率化の要請が高まっている。」

2番目が、内航船の投資負担の重さということで、「内航海運事業者のほとんどが中小企業である一方、船舶建造には多額の投下資本が必要。固定資産比率及び負債比率は、全産業平均の約5倍。トラック事業者の4倍という状況になっている」ということでございます。

3点目に、現下の厳しい経済情勢と老朽船比率の上昇。もともと船舶投資は難しいわけですが、特に「現下の厳しい経済情勢が重なりまして、近年、老朽船の比率が上昇をしている。11年度、これは船籍ベースでございますが44%から48%」というところでございます。こういった傾向が続きますと、「物流の効率化ですとか環境改善の阻害の要因になっていく。」あるいは、「船舶の事故ですとか海洋汚染が懸念されるということもある」ということであります。

4点目に、船員問題への対応ということで、船員の方々の数自体が減少している。あるいは高齢化しているということで、「将来的な船員不足が懸念される。あるいは船員の質の向上、適正な労働環境の整備についても、なお一層の取り組みが必要になっている」ということでございます。

5点目に、マーケットの性質。これは前回の御議論を踏まえて追加したものでございますが、「ピラミッド型の市場構造」、これは特定荷主への系列化ですとか、多重的な取引関係と言っているわけですが、「これらによりまして、市場原理に基づく適正な競争機能の発揮が困難な面がある」ということでございます。「今後、事業規制の見直しの中で市場機能の整備方策について検討が必要」と。

6点目に、環境保全に対する要請の高まりということで、一つは地球温暖化の関係で、「京都議定書の目標年限、これは御案内のとおり2008年から2010年というところでございますが、1996年比6%減が迫っており、運輸部門におけるCO₂の排出削減が大きな課題

だ」ということでございます。

ちなみに2000年につきまして、1990年と比較しますと、全体で8%増でございますが、運輸部門については21%増ということで、かなりの増加があるということでございます。

2番目に、タンカー規制の関係で、海洋環境保全の観点から、老朽タンカーやシングルハルタンカーに対する規制強化の要請が高まっており、これに対する対応が急務になっているということでございます。

大きな4番目に、内航海運の活性化方策の基本的考え方ということで、対策についての基本的な考え方をまとめて書いてございます。

(1)は、従来の施策を紹介的に列記したものでございまして、事業規制等々、環境整備を実施してきたと。

2番目からでございますが、今後、内航海運の一層の活性化を図るためには、民間活力の発揮が重要だと。このために、事業規制見直し等により競争的な市場環境整備を図ることが必要。また、社会的規制についても適宜・適切な見直しが必要ということであります。

3点目に、また内航海運がさまざまな社会の要請にこたえていくためには、事業の基本である船舶をこれらの要請に対応していくものへと代替していくことが必要だと。しかし、長引く景気の低迷等の中で、高い投資リスク等によって近代化・高度化された船舶の建造が促進されにくい状況が生じている。

このような状況を踏まえ、物流コストの低減、それからCO₂排出削減、渋滞・事故の緩和、大気汚染物質の排出抑制、さらには海上交通の安全性向上、海洋環境汚染の可能性軽減といった社会的要請に的確にこたえるために、これら要請に対応し得る船舶の建造を積極的に促進していくことが必要だということであります。

4点目に、さらに新船建造の際には、さまざまな課題についてブレークスルーするような革新的技術を積極的に取り入れていくことが必要であって、新技術の開発、実用化・普及のための支援が必要だと。とりわけ、新たな環境規制に対して、積極的な対応を図ることが必要だと。

(5)はまとめてございますが、「以上のとおり、事業規制及び社会的規制の見直しに加えて、環境対策及び物流効率化に資する船舶の建造促進に対する支援策、新技術の開発、実用化・普及のための施策の構築が極めて重要」というふうにまとめてございます。

大きな5が、先ほど御紹介させていただきました点でございますが、具体的な施策の展開ということで、(1)が、船舶共有建造制度を活用した内航船建造促進施策ということで、

政策効果が大きいものの船価が相対的に高額となる環境対策等に資する船舶を、環境等喫緊の課題に対処するために、積極的に普及させるための支援が必要だと。

具体的には、運輸施設整備事業団が共有建造を行う以下の船舶であって、政策効果のより高いものを「物流高度化船」と位置づけまして、支援措置を講じていくことが適当だと。

この高度化船の中身は、先ほど御説明させていただいたとおりでございます。CO₂削減による環境対策としてモーダルシフト船、CO₂排出削減船、海洋環境保全対策といたしましてダブルハルトanker等、それから物流効率化対策として物流効率化船を対象にしていこうということでございます。

これと併せまして、事業団によります技術的支援を積極的に推進していくことが必要ということなんです。

それから、内航船に係ります新技術の開発・普及関係では、1点目にスーパーエコシップということで、先ほど御紹介させていただいたとおりでございます。現在のところ、研究開発は順調に進んでおりまして、今後、従来の支援スキームをベースにしながら、実証試験の支援体制を確立する。また、実用化・普及段階におけるさらなる支援措置も必要だと。具体的にはということ、研究開発の早期完了を目指すということ、16年度中の実証試験の開始、17年度中の実用化を目指すということでございます。

また、市場での競争力については、メーカーの御努力が必要になるわけでございますが、これと併せまして実証試験を進める中で、船舶共有建造制度の活用ですとか、ガスタービンリース制度の創設など支援スキームについて検討が必要。

また、実証試験結果を踏まえまして、船員の配乗、安全基準等について、適宜・適切な見直しを行い、民間の努力がコストに反映されるようにすることが重要ということでございます。

それから いたしまして、高度船舶安全管理システムについてでございます。これにつきましては、16年度からの実船実験、17年度からの実用化を目指すということでございます。

本システムを活用した新たな安全管理体制の検討。あるいはシステムの効用を最大に生かし得る規制合理化のあり方、これは船舶検査ですとか船員乗組体制ということでございますが、それについての検討が必要ということでございます。

いたしまして、環境対応型の新技術ということで、大気汚染防止にかかわりますMARPOL条約の附属書・の発効が迫っているといった状況を踏まえまして、環境対応型

の新技术の開発を進める。

また、一定の効果が検証されております排ガス脱硝ですとか脱硫装置等の実用化・普及のためのインセンティブスキームについて検討が必要ということでございます。

また、といたしまして全体の運航システムということで、単体の技術開発だけではなくて、内航海運を物流システムとしてとらえ、その効率化に資する研究開発を進めることも重要で、特にモーダルシフトに関します詳細なフィージビリティスタディーを可能とする物流シミュレーションの構築、活用に関する研究が必要ということでございます。

6番は、今申し上げたような施策展開に期待される効果ということで、4点書いてございます。

1つが、内航海運業の競争力、体質の強化等ということで、造船業等関連作業も含めまして、その活性化が図られるということでございます。

2点目に物流の効率化。そして、3点目がCO₂の排出量の削減。それから4点目が、海洋汚染の防止ということでございます。

また、7番目といたしまして、この施策を進めるに当たっての留意事項ということで2点。成果（アウトカム）の重視など政策評価の実施ということ。

それからもう一つが、事業規制、これについてはこの審議会でもこれから御議論いただく部分でございますが、事業規制、社会的規制の見直しと一体となった総合的な取り組みを行って、環境整備を図っていくことが必要ということでございます。

ちょっと駆け足でございましたが、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、今の中間報告素案に関しまして、これから御議論をいただきたいと思っております。よろしく願いをいたします。

個別の議論に先立って、私ちょっと思ったのは、これは節と仮に言っておきますと、3節のタイトルが「内航海運活性化に向けた課題」というのですが、このタイトルをそっくり4のところを持ってきてもぴったり合うように思うんです。

3のところは、抜けた課題というよりも、むしろ内航海運活性化ということを考えようとしたときに、いろいろ念頭に置かなければならない難しい要因というような意味のものが並んでいるように思うんですね。ですから、3のタイトルはむしろ4にふさわしいのであって、3のところは何かちょっと工夫をしていただけるといいんじゃないかというのが、私の個人的な考えです。

ほかの委員の方々、またいろいろお考えがあるかもしれません。とりあえずちょっと、そのことだけ先に申し上げておきます。

それでは、どうぞよろしくお願い申し上げます。

それぞれお一方ずつきっとたくさんあると思いますので、よろしくお願いします。

全日海 活性化に向けた課題のところ、「船員問題への対応」というのがあると思いますが、この中で、「将来的には船員不足が懸念される」と、これは内航海運に携わっている人の共通認識だと思います。

そういった観点で、次の「船員の質の向上」というのがありますよね。これももちろん、次世代の内航海運を担うという立場からすれば当然のことであるわけですが、今、内航海運の現状を見ると、それよりもまず求められているのは、次の「適正な労働環境の整備」というところじゃないかと思うんですね。

そういった観点で、労働環境が整備されておれば、そこには優秀な人は当然来るわけですから、まず環境整備というのをメインにすべきじゃないのかなと、私はそのように考えます。

以上です。

部会長 ありがとうございます。

今のコメントについて、何かお答えいただくことがございますでしょうか。

参事官 特段、優劣をつけるというようなことまで意識して書いているわけではないのですが、前回の部会のときに船員の質ということについても、実は質ということは前回なかったということもあって、御議論いただいて書かせていただいたと。特に優劣をつけるといったほどの、特段の意図を持って書いたものではございません。

委員 ただいまの点、内航船員の質の向上については、教育機関等でかなりのトレーニングをやっているのですけれども、やはり受け入れの方、例えば油なりケミカルなんかになりますと、一種の装置産業なんですね。それで、そこら辺のところがどんどんどんどん進んでいく。

それに対して、内航というのは伝統的に、今はそんなことはないのですけれども、いわば山出し船員の頭がずうっと長くあったために、我々実態を見るとそのギャップがかなりあるので、荷主の方のドライ、手数なんかについても言えるんですが、そこら辺に合わせるような対応が必要であろうと。そういう意味で、やはり船員の質の向上ということは、これからの内航を考える場合に不可欠なファクターであろうと考えています。

もちろん、適正な労働環境の整備ということも、当然それに伴って----伴っていると言うともた文句が来ますから----当然のことながら環境整備はしなきゃいけないと思いますけれども。

委員 先ほどちょっと質問しようかと思ったのですが、中間報告はやっぱりスーパーエコシップが一つの目玉になっていると思うのですが、このコストについて全く記述がないのですが、常識的に考えれば資本費、保守、整備費は増加する。燃料消費あるいは省人はマイナスになると思いますが、結果的にコストが在来船を上回った場合、その負担はかなり荷主の了解を得ないと、協力がないとちょっと不可能だと思います。特に実証試験において、その辺どう考えておられるのかお答えいただきたいと思います。

技術課長 スーパーエコシップ船全体で効率化を図るということで、燃費の向上とか貨物スペースの増大とか省力化を図るというような、トータルな経済効果で、通常の今の既存の船舶と比較しまして、値段が高くなったのでは需要が発生しないということがございますので、いろんな利点はトータルでアピールするところはいっぱいあるんですけども、やっぱりコスト面で値段があんまり変わらない、あるいは利点が出るように、そういうことを心がけるとともに、きちんとプレゼンテーションできるように、我々研究開発を整理していきたいと思っておりますのでございますが。

委員 トータルでこういう船がたくさんできた場合に、非常に有意義なことはよくわかるのですが、例えば実証がタンカーになっておりますけれども、この船の実証のコストが高かった場合、そのコストをだれが負担するのかということは、特にタンカーであるだけに非常に問題があると思っております。

実証船のコストはいかがなんですか、在来船に比べて。

技術課長 今、私がトータルでと申し上げましたのは、この1隻の船の全体という意味で申し上げましたので、その辺は御理解いただきたいと思います。

それから、多分これ初めての船をつくりますので、最初の建造とかそういう意味からは、船体というのは通常の船殻を想定しておりますが、大体それとあんまり変わらないことを考えておりますが、推進システムその他に電気システムとか、それからガスタービンを選定していきますので、少しそこから辺で最初の費用はかかっていくというようなことで、だんだんそれを次の船を2番船、3番船というふうに考えていく中で、コストが下げられるように検討していくということを考えておりますが。

委員 これは前の部会のおきも私、強く言ったところ、今、委員からも指摘があった。

例えば今、実証実験で、初期投資の問題はともかくとして、電気だとかこういったって、ほかのところではかなり開発されている問題ですよ。それを船に持ってくるというときに、例えば3ページに「船舶検査」とありますけれども、それら船舶検査がどの程度コストが下がるのかということをはっきり出してもらわないと、2船目、3船目は安くなりますよというだけで、それではなかなかインパクトがないのではないかと。

せっかくここまで新しい、世情、この問題もいろいろな業界紙に話題になっておりまして、かなり高いものになるのではないかと記事も出ているんですね。高いものだったら、それはとってもしないけれども手を出さないところがある。そういう点ではやはり、バンカー代がどれだけであるか。バンカー代についてはかなり試算ができると思いますけれども、やはり大きいのは検査費用、メンテナンス費用がどのくらいランニングコストをして低減になるのかということもはっきり出さないと。

そこまでやらないと、性能だけの実証実験だったら、実際に手を挙げる人がどこまでいる。言いかえれば我々とすれば、いいものをつくってもらわなきゃ意味ないわけなんです。そういうときに、実際にタンカーであれば、特に委員が指摘されたのは、大宗ですからドライにしても、それから鉄鋼にしましても油にしましても、荷主の方の計算は当然入ってくるわけですよ。

先ほど私、荷役のところちょっと申ししたのは、じゃあ船に合わせてアームを、陸上の荷役装置を変えてもらいましょうなんていったって、そう簡単じゃないですよ。荷主は全部、アームを1本変えるのに相当の投資をするわけなのです。

我々も10年ぐらい労働の軽減で、例えばアームのところをカムロックにするとか、いろんな問題があるわけです。それを変えてもらおうというときに、相当業界とも話をしながら、それでやってようやく自動的にぼんといくような。それだって相当な投資、リファイナリーをしているのです。

というときに、船が変わりましたから、じゃあ変えてもらいましょうというだけじゃ、そんなにインパクト……。ここまでやった以上はインパクトを与えて、それでかなり次世代の内航船にとってかわれるような、一番大きな問題は初期投資よりもランニングコストだと思うんです。そこら辺をきちんと出していただくようなものを出さないと、ちょっとインパクトが少ないのではないかと懸念しますので、そういう点では全体のコストをきちっとある程度明示できれば、ここでは船舶検査、安全管理システムのところでシステムとしては出ていますけれども、それがコストにどういうふうに反映されているか

ということがちょっと……。どういう表現になるかはともかくとして、ぜひ入れていただきたい。

技術課長 どうもありがとうございました。

資料3の試験項目のところに、(3)で経済性ということで試験項目について立てておるわけですが、今、委員の先生方から御指摘の点のオペレーションコストというのは、この項目でかなり検討していかなきやいけない問題かと思えます。

それから、この保守整備費用等につきましては、検査についても含むような形で考えております。

ただ、今のお話の中にも入っていたのですけれども、やはり電気推進、電気ポットとかガスタービンの信頼性と検査の問題、どういうふうによく信頼性に合致したような形で持っていけるかどうかということは、それなりのきちんとした技術的なら裏づけとかデータが必要だと思えますので、その辺は心がけて進めたいと思えます。

部会長 ありがとうございました。

そうしますと、今の質疑にありましたように、コストについてある程度具体的な見通しのようなものがもう少し盛り込めないと、インパクトが弱いのではないかというのが委員の御指摘。できれば、そういうことを今お答えいただいたように進めていただくということ。

それから、仮に具体的になったとして、そのときに委員の最初の御質問に戻って、それが少なくとも1隻目等々について大きかったときに、その費用の負担についての考え方というものを、これは別に中間報告等に含められるべきものとは違いますけれども、そこについてある程度ははっきりした考え方をお教えいただきたいというのが、委員の最初の御質問だったかと思えますので、そういう点についてもまたもし何か御発言いただければお願いをしたいと思います。

関連するにせよ、また違うものせよどうぞ。

委員 船舶を共有することによって、物流高度化船の開発・普及を図るという、ねらいそのものは大変結構だと思うのですが、共有とは言っても、事業団の持ち分が8割とか9割と大変高いわけですよ。しかも、内航の分担率をこれから3ポイントも引き上げるといことになると、事業団が必要とする財源は、これから相当巨額になるのではないかと思うのですが、もし諸様式について財源の試算でもあれば、ちょっとお示しいただきたい。

それから、報告の中身そのものというよりも、バックグラウンドということですが、報告のねらいとしては、競争的な条件を整備する。それから社会的な規制はできるだけ低くするということではありますが、こういう議論を進めているさなかに、大手のフェリー会社の経営困難が伝えられているわけですが、足元のそういう内航を担う船会社の経営については、本当にこれから大丈夫なんだろうかという懸念が一般の人の中にあると思うのですが、その辺についてはどんな対応を考えていらっしゃるのか、お聞きしたいと思います。

部会長 ありがとうございます。

海事産業課長 最初の共有船舶の関係でございますけれども、答えから言いますと、今、幾らぐらいの金額かということを見ると、結論から言うとまだ数字は詰まっております。

考え方なんですけれども、7割、8割、あるいは離島の場合では9割ですけれども、とにかく政策的に大事なやつについては8割の共有ということになっているわけですが、それはそれといたしまして、今ある船の代替建造を促すということであると、今の仕組みからすると、例えば共有年限をもうちょっと早めるとか、そういう話になったりするわけですが、そのときにいろいろと制度的にお金が必要になりますよね。そういう部分について、何らかの支援をしていくという意味合いでございます。

そういう面で、8割が高いからもう少し上積みというレベルの話ではなくて、むしろ促すというために、耐用年数がまだ来ていないものに対しても、もうちょっと早目に、言うなれば環境に優しいとか、政策課題に沿ったものを促すために必要なお金を一部でも支援するというところで促進したい、考え方はそういうことでございます。

委員 ただ、財源を試算されて余りにも巨額になるので、従来のスキームではちょっとやっていけないよという問題がないのかどうか。そこまで踏み込んで、報告で触れる必要がないのかどうかというのは、若干僕は懸念を持つわけですが、その心配はあんまりないということですか。

海事産業課長 今のところは、先生が多分お考えになっているほどのことではないと思います。それぐらいのことしか申し上げる段階にありませんが、イメージとしてはそんなことでございます。

海事局長 そんなに量的にが一っと拡大するという業界では、多分ないんだと思うんですね。ですから今こうやってきたのも、景気が悪くてちょっと代替が遅くなっているのを、

彼が言ったみたいにインセンティブを与えて、古くなった船をもうちょっと効率のいい高度化船にシフトするということですから、もとの戻る。今の資金手当てというんですか、事業団が財投から借りたり機関債を出したりして、そういう資金を手当てするぐらいの分量で、まあまあいけるのじゃないかという感じでしょう。

海事産業課長 局長からお話がありましたように、今も財投資金とかいろいろと手当てをいただいているわけですから、必ずしも今局長から御説明ありましたように、十分生かし切っていないという状況もありまして、考え方としてはそんなことでございます。それを十分生かし切って、できればそれをきっかけにして、建造の新しいやつも含めて、出てくればもっといいというような感じのイメージでございます。その部分はまさにインセンティブということでございますので。

国内旅客課長 松尾委員の2点目の、昨今の大手の船会社、フェリー会社の経営危機の御指摘があったかと思えます。

御指摘のとおり、東日本フェリーが会社更生法の適用の申請を受けまして、先月末、更生手続の開始の決定がなされたところでございます。

実はフェリー事業につきましては、全国の各社のトータルで見まして、7割ぐらいは赤字になっております。これは大変ゆゆしき問題だと理解しておりますが、実は今回のこの部会の議論の中では、少しぬえ的な側面がありまして、フェリー事業が扱っているのは自動車ということになりますけれども、いわゆる陸送するかわりに船に載せるという中間点、内航海運でもない、陸送の自動車でもない、ちょうど間を担っているという形になろうかと思えます。

置かれている立場は、いわゆる内航海運の世界ですとRORO船、コンテナ船、これが今大変な努力を行ってある。陸上の自動車輸送も生き残りをかけての大変熾烈な競争をやっている。フェリーというのはちょうど真ん中であって、競争力もちょうど中間。スピードは自動車ほど速くないけれどもROROよりも早い。コストは自動車ほど高くないけれどもROROよりも高いというところにありまして、両方が生き残りをかけて頑張っていると、間にちょうど非常に厳しい立場に置かれているという実態があって、全国的にも非常に厳しい状況だというふうに理解しております。

ただ、少なくとも環境問題、労働問題で大変な寄与をする、一定の役割があるのは間違いないというふうに理解しております。

今後これをどう持っていくかということですが、直接今回の議論につながっているかど

うか、これからの議論かと思えますけれども、一つは船価をなるべく下げていかなきゃいけない、この努力を行うというのが1点。

もう1点は、船員の合理化といったら変ですけども、従来の規制を極力見直して、工夫をしていきたいというところに尽きるのかなと考えております。

部会長 ありがとうございます。

よろしゅうございますか。

委員 先ほどからスーパーエコシップの実証試験の話がありましたけども、これはその姿勢といいますか、そういったものをちょっと確認しておく必要があるかなと思うんですね。

つまり、こういう船の設計というか、できたものの実証試験というのは、設計が正しかったかどうかということが立証されるべきですね。

ですから、これ今経済性が全くわからないわけじゃないんですよね。もう既にわかっているはず。設計をやれば、それでどのくらいの抵抗が出るから、どのくらいのエンジンを積まなきゃいかん。したがって燃費は幾らかかるし、またエンジンの種類によってはメンテナンスマニュアルは決まりますから、メンテナンスをどうやればいいのか。総コストは事前にほとんど決まるはずなんです。

その中でこの船をつくってみて、それがぴしっと設計した目論見どおりになっているかどうか、それだけを確認するものなんです。

ですから、あらかじめコストがオーバースペックになっている分どれだけ増えてしまって、それをどう転化して、どういうお金でうまくやっていくかと、こういうのは最初から計画されているはずであるだろうというふうに、私には思われます。

ですから、始める前にほとんどのことは決まっていて、それを立証するのがこの実証試験であるはずなんです。実証というのはそういう意味なわけですね。

今のこの文章だけで見ると、これが出ることを確かめればいいのかというよりは、むしろそう書いているんですけど、何かもうちょっとわからんものがたくさんあるからわかるようにすると書いてあるように見えますが、そうじゃなくて、もっと事前にわかっていることはたくさんあって、その上である一定をチェックする。

これから外れた船であっても、こういうパラメータをこういうふうに変えればいいのかだと。なぜならその点が合っているからという理屈で、実証は進めるべきだと思うんですね。

ですからそういった意味で、委員の方が御懸念のようなことは、事前にあらかじめわかって、その上で実証していくというものだろうと思うのです。

ですから、この委員会の話題ではないのかもしれませんが、そういった基本的な姿勢は明確にしておかないといけないかなと思います。

今度は報告書の方ですけど、今の議論で思うのは、これは箱物といいますが、我々造船屋にとっては非常にいいことが書いてあるわけです、こういうのをつければいいとか、そのためのお金の準備をすると書いてあるわけです。

ただ、一番大事なのは、文言で言うと、例えば一番後ろの方ですが、6番の「施策展開に期待される効果」ということで、(1)「内航海運業の競争力及び体質の強化を実現」と書いてあって、その前に「実用化・普及により」と書いてありますけど、本当にこういうことができるのかどうかというのは、非常に疑問な感じがするのです。

例えば今、国内旅客課長がおっしゃいましたけども、フェリーが今どうも70%具合が悪い。そうであったら、例えばどういうふうな船を造ったら、本当にもっと乗ってもらえるようになるかとか、そういうソフト的な、新しいビジネスを考えるような手法とか、そういった頭を新しく持つというか、そういうふうなことをしないと、これはまた造船の方でいろいろ船を造ったけど、だめじゃないかと言われ、コストはどうかと言われて、そのまま船も造られないまま、事業に展開されないまま終わってしまうことになってしまうんですね。

今までの御議論を聞いていますと、コストをどう転化するのかという話がありまして、それは非常に重要なことで、必ず最初から考えておかなきゃいけないことなんですけれど、逆に多少コストが増えてもいろんなものを造ってみようと思うような業界の意識、あるいは新しいルートを開発するためには、こういうことを考えねばいかんなどと考えていこうとする、あるいはそういったものを考えるだけのデータを持つこと。むしろそういうふうなことを少し準備するといいますが、例えば海事産業研究所といった機関もあるわけですから、そういうふうな少しソフト的な方も考えておかないと、ハードウエアはコストが多少高いということで、ハードウエアばかりにこれまた問題がいつてしまっ、業界の本質的な体質改善みたいなものが、案外進まないかもしれない。

特に新しいものをつくると、必ずコストが最初はふえるでしょうから、その段階で、「うちはそんなコストは払いませんよ」という言われ方をするようなところでは、どうも具合が悪かろうと思います。

ですからこの中では、船を造るという意味ではいろいろ良いことが書いてあるのですが、そういった業界自身のソフト化というか、ビジネスモデルを考える力といいますか、そういったものを少し評価するような。

具体的には社会的規制を考え直すとか、いろいろ書いてあるのですが、それがどういう意味なのかがちっともわからないということがありまして、多分そういうことを目指してやられるんでしょうけれども、そういったことを一歩踏み込んだ記述があれば、本当はいいかなと思いました。

以上です。

部会長 今、委員の、非常に厳しいし重要な点だと思うんです。前半と後半と2つ指摘されて、私も一つ一つに感想があるのですが、その前に今の2つに関して、事務局の方で何かお答えいただくことがあれば、先にちょうだいしたいと思います。

技術課長 今の委員の御指摘の点の前段の方でございますけれども、今御指摘あったようなことが、実はまだ十分、共同研究の参加者が今、募集で選定されたタイミングでございますので、ちょっと言いわけになるようなことにはなりますが、今御指摘のような点を、今から具体的によく検討しなきゃいけないというようなことじゃないかと思います。

それから、実証試験に参加していただく海運会社さんの方とは、これは共同研究の参加のあり方も含めて、いろんなメーカーさんも含めて、いろいろたくさんの方がかかわってまいりますので、その中で御理解いただけるような形というのが、御負担の面も含めまして、国も当然努力いたしますけれども、考えていくことになろうかと思います。

部会長 ありがとうございます。

今の前段の方については、今、課長からお答えがあって、私、まさにその点をもう一回重ねてお聞きしようと思っていたので、それはもう結構です。

2番目の方ですけれども、先ほど委員が6節の「施策展開に期待される効果」というところについてお触れになって、それに関連して私もちょっと思っていたんですが、前回も同じことを申し上げたのですが、「施策展開に期待される効果」として、ここは非常に重要なところだと私は思いますけど、特に今回、この中間報告がある一定の役割を持って、政策の展開との絡みもあって、そのための準備として、とまあこの中間報告をきちんとした形のものを用意するという目的からすれば、6というところは大事だと思うんです。

そういう意味で前回も、最初の方の課題というのをまたオウム返しに効果として述べただけじゃ意味がないのじゃないかということを、私、申し上げたつもりでおるのですが

も、現在の段階ではまだそういうことになってしまっているんじゃないか。

ただ、逆に言えば、課題とか考え方、あるいは具体的施策の展開というところで詳しくきちんと述べているから、こここのところはこういうふうにな弱くなってしまうのかもしれないけれども、そうだとすれば戦術的な意味も含めまして、最後に期待される効果というところに、もっと説得力ある具体的な話だとか、先ほどの委員のことで言えば、むしろフイジビリティーに関するもっと突っ込んだ見方とか、そういうものがあって、やっぱりこれは効果があるよということになっていないと、そもそもの狙いを果たすものになりにくい面があるんじゃないかという気がするものですから、その点について、重ねて次回までに、私個人としてはお願いをしたいという気がいたします。

ほかにいかがでしょう。

委員 よろしゅうございましょうか。

私も今の部会長の意見に全面的に賛成ですが、6.(1)の委員が指摘されました新技術の開発、それから実用化・普及が一番大事なわけですよ。いかにして実用化し、普及させるかということがないと、結果とすれば期待に添えませんでしたというんじゃない困ってしまうので、ここはもう少し実用化・普及できるところを踏み込まないと、ここで決まっちゃうんでしょ、簡単に言いますと。実用化し、普及しない限り、これは成功しないわけですから、そこに踏み込んだ書きっぷりを、先ほど御指摘あったみたいな形で踏み込んでいただくと。それは要望しておきます。

部会長 ありがとうございます。

これまでのところで、事務局サイドは特に何かございますか。

海事局次長 今日はいろいろな御指摘をいただきまして、一つ一つの御指摘に対して、答える方がピント外れの答えが結構多かったかなという感じもちょっとありまして反省しておりますが、なかなかまた答えにくい事情もちょっとあるというのもありまして。

一つ一つの御指摘は極めてごもっともという感じでもありますし、議論はまた整理をさせていただいた上で、どこまで迫れるのか。いろいろ迫ったんですが、なかなかというのは、それなりにまた書きようで考えるというようなことで、今日いろいろ御指摘いただいた点はきちんと受けとめまして、議論を深めさせていただきたいと思っておりますので、よろしくお願いたします。

部会長 ありがとうございます。

委員 よろしいですか。ちょっと御意見なり、また質問なりをさせていただきたいと思

います。

素案の要約の1ページの2の「内航海運の社会的な意義」という、これはたしか前回、物流の効率化という意味につきまして御意見を申し上げたと思いますが、そういうのを配慮していただいた表現にしていたのかなと思っております。ただ、まだ、この表現にある「物資の大量輸送による物流コストの低減」ということ。

これは先ほど来、スーパーエコシップ等でコストとの関係、各先生方が非常に問題提起されておりましたけれども、大量輸送イコール物流コストが低いという感じが、まだ私ちょっと違和感持っております。

これは素案の要約じゃない本文の方の2ページの2.(1)「物流の効率化」で若干詳しく書いておりますけれども、「本来大量に物資を輸送することが可能な交通手段であり」、これはその通りだと思いますが、「国内の物資の輸送を内航海運にシフトさせることにより、ちょっと飛ばすと「物流コストの低減が図られる」というのは、現在のトラック輸送が高くて、内航海運にシフトすれば物流コストが低減するというふうに読めるのかなと思うんですが、もし本当に物流コストが安いのであれば、余り政策を言わなくてもモーダルシフトはどんどん進むはずではないかなという感じがしております。

それで、今日配っていただきました参考資料一覧の4番目の平成15年度アクションプログラムで、モーダルシフトの主な阻害要因というのが2つ目の表にあります。内航海運について主な阻害要因というのは、一番上が全体での時間・運賃コストが大きいという、全体でのコストでありますけれども。あるいはシャーシの維持費等の負担が大きいとか、あるいは帰り荷の関係で効率が低くなって運賃が割高になる。

これはトップ3なのかどうか分かりませんが、いずれにしても内航海運については、まだまだ全体的なコストが大きい、あるいは高い。だから使い勝手が悪い。したがってモーダルシフトと言っても、なかなか進まないんだよということなのではないかなと思っているわけです。

内航海運の委員のところ、いきなり内航海運が大量輸送だから物流コストが低いんだよというふうに考えるのは、まだ短絡的なのではないかなという感じがしております。ほかにいい表現があれば……、私もすぐに思いつきませんが。

一方で、例えば要約のところ、先ほどの4ページの「施策展開に期待される効果」の(2)の物流の効率化では、「物流効率化等に資する船舶の建造の促進により、物流コストの低減」。こういう表現ですと若干ニュアンスが違って、そういうこともあるのかなという

感じがしておるんですが。いずれにしても、定義のところちょっと違和感があるなと思いますので、御検討をいただけたらなと思います。

それから、あとは細かい点で質問でございますけども、一つは、これは素案の本文の方で恐縮でございますが、7ページのスーパーエコシップの真ん中ぐらいの、ロ)の3行目で、「上記(1)の船舶共有建造制度を活用した内航船建造促進方策の拡張的な適用」という表現がありますが、これの「拡張的な適用」というのは何となくわかるわけですが、どういう意味なのか御説明いただければと思います。

それからもう1点は、これは冒頭私が御質問したのとの関連でありますけれども、飛んで恐縮ですが、素案の要約の方の3ページの「具体的な施策の展開」で、(1)のCO2削減による環境対策ですけれども、モーダルシフト船、それから物流効率化船がありますが、これの定義と、冒頭に資料2で御説明していただいた、モーダルシフト船と物流効率化船の定義と違いますか、説明が、よくわからない点があります。

本文で言っている物流効率化船と、資料2の表で言っているモーダルシフト船と同じようなことなのかなという感じもしますので、申し訳ありませんが、これにつきましてまた御説明いただければと思います。よろしくをお願いします。

部会長 今、御意見と、それから御質問の事項が2つほどございましたので、よろしくお願いをいたします。

海事産業課長 今の質問の最初の方の、本文の7ページのスーパーエコシップの、ロ)の「船舶共有制度を活用した内航船建造促進方策の拡張的な適用」のところなのですが、ここは今の段階では具体的なものが決まっているというわけではないのですが、普及の段階で何らかの支援措置を、スーパーエコシップについても考えていきたいというときに、船舶共有建造制度を活用したいという段階でございます。

以上です。

参事官 それから最後の御質問の、物流高度化船という言葉の使い方と、先ほどの資料2との関係ですが、ちょっとわかりにくいかと思いますが、「以下の船舶であって、政策効果のより高いものを物流高度化船と位置づけ」ということでございまして、「以下の船舶」というところでは、船のメニューみたいなものを書かせていただきまして、「政策効果のより高い」というあたりは、今後の予算要求との絡みもございまして、多少はっきり書けていない部分があるということでございます。

それから、大量輸送だから物流コストが安いと。この辺は私ども、まだまだ勉強が足ら

ないところがあるのかなと思っておるんですが、いわゆる絶対的な意味でのコスト水準と、あと時間コストを入れた、経済の実際の流れの中でのコストというものが、必ずしもきちっと整理ができていないということかと反省しております。

大量輸送ということなので、絶対額としては安いということだと思いますが、非常に高い、例えばパソコンのようなものですとか、生鮮食料品みたいなものは時間コストというものが非常に大きな意味を持ってくる。その絡みの中で、じゃあどういものが、言ってみれば今はトラックでやっているんだけど、この辺が全体的な安さの中、それからまた流通の流れをより工夫することによって、うまくフィットするような工夫をしていく必要があるんだろうと考えております。

ただ、その辺が整理がまだまだついておらないところがあって、こういう言い方も変でございますが、全体の運航システム、フィージビリティの研究という中で、この辺はさらにやっていかなければならない部分ではないかなと考えております。

部会長 それではほかにどうぞ。

最初の議題で御説明をいただいた、掲げる政策課題ということと、それから今日の中間報告素案との関係というのか結びつきというのか、それはどういうふうになっているのか、もう一度ちょっと御説明いただけますか。

具体的に言えば、「支援措置について掲げる政策課題」というところで、370万t削減、あるいは41から44というような、これはこれまでの経緯もありますのでこういう数字が出ているわけですけども、そうすると、これを念頭に置くということと、今回の中間報告素案というのは、何か有機的に結びつくのか、そしてこういう数字について、何か一定のコントリビューションがあるような形になっているのか。それは単にこの中間報告素案をつくるときの大きな考え方の背景というだけのものなのか、そのあたりはいかがでしょうか。

参事官 今回の中間報告は、大きく4本柱のうちの2本柱を中心に書かせていただいたわけでございます。

そういう意味では、共有建造での効果、あるいは新技術。新技術はある意味、普及・実用化といった面では、今後の実証実験に負う部分もございまして、これだけの量ということをお示しできるところまで、なかなか至っていないというのが実態でございます。

ただ私どもといたしましては、今後の事業規制あるいは社会的規制の見直しの中で、あわせて効果を発揮していく部分が大きいと思いますし、またアクションプログラムについ

例えば、例えば陸上交通についてのいろいろな動きの中で、物事が変わっていくという部分も、相当いろいろあるんじゃないかなという感じでございまして、370というのは私どもの課題として、大変重いものとして受けとめているわけですが、今回の具体的措置でこのくらいといったあたりは、整理がまだついておらないということでございます。

部会長 ありがとうございます。

ほかにかがでございましょうか。

大体重要なところは、いろいろ御指摘が出尽くしたところかもしれません。先ほど次長がお答えくださったように、次回に向けて、指摘や質問の方も、ここは難しいとわかってながらというものももちろんあるのでしょうかけれども、是非一つまた。

海事局次長 できるだけ単純にして明快に書けるならばというのを、ちょっともがいてみたいと思いますので。

部会長 よろしく願いを申し上げます。

(4) その他

部会長 時間は十分にまだあるんですけども、特段なければ、「その他」という方に進ませていただきたいと思いますのですが、何か事務局の方で御用意がありますでしょうか。

参事官 特段ございません。

部会長 それでは、重要な論点は大体出尽くしたと思いますので、本日の意見を踏まえて、事務局において、次回の海事分科会までに中間報告案について、必要な修正、改善等をぜひ施していただければというふうをお願いをいたします。

それでは事務局、よろしく願いいたします。

参事官 きょうの御議論を踏まえまして、必要な修正を加えまして、次回の海事分科会に報告をさせていただきたいと思います。

なお、次回の海事分科会についてでございますが、8月下旬ということで考えておりますけれども、もしよろしければ、8月27日水曜日でございますが、3時から行わせていただけたら大変ありがたいなと思っております。いかがでございますでしょうか。

部会長 次回の御提案がございましたけれども、いかがでございますでしょうか。

皆さん大丈夫のようですので。

参事官 では、そういう方向で進めさせていただきます。

次の分科会までに、また各先生方にはいろいろ御相談をさせていただきたいと思いますので、どうぞよろしく願いをいたします。

部会長 それでは以上をもちまして、海事分科会第3回内航海運部会を終了させていただきたいと思います。お忙しいところを御参加をいただきまして、御議論を下さいまして大変ありがとうございました。それではこれでおしまいと致します。

閉 会