

内航海運活性化・グリーン化に関する懇談会 中間とりまとめ

はじめに

I 内航海運・内航フェリーに係る取り組みの方向性

- 1 わが国の経済活動・国民生活における役割と社会的意義
- 2 今後の取り組みの基本的な考え方

II 内航海運・内航フェリー関係者が重点的に取り組むべき課題

II-1 低炭素社会に対応した選択される内航海運の実現

～ 内航海運のグリーン化（クール SHIPPING）の戦略的展開 ～

II-2 安全・効率的かつ持続可能な業態に向けた変革

- 1 内航海運の活性化・グリーン化を図るために必要な共有建造制度の改革
- 2 グループ化の推進
- 3 内航船員の確保・育成
- 4 船舶の標準化など技術の開発・普及の推進
- 5 規制緩和の推進
- 6 ヒューマンエラーの防止など安全対策の積極的推進

III さらに競争力の強化に向けた幅広い関係者との連携

- 1 荷主や他の運送事業者との連携
- 2 地域との連携
- 3 港湾政策との連携

おわりに

はじめに

内航海運・内航フェリーは、我が国の経済活動・国民生活にとって必要不可欠な輸送・交通手段であるが、その経営をとりまく環境をみると、景気の低迷、経済のグローバル化の進展に伴う国際競争の激化等を受けた産業基礎物資の製造企業等における産業再編や物流効率化の動きの活発化に伴い、従来の取り組みの延長線上のコスト削減に加え、それを超えた輸送サービスの質的高度化や革新的サービスの創出等その体質の改善が強く求められている。

一方、世界的な地球環境問題等の高まりの中、優れた環境特性をもつ海運に対する社会的要請も、これまでになく強くなっている。

このような経営環境の大きな変化の中で、最近においては、原油価格の急激な高騰、米国の金融危機の影響を受けた日本経済の急速な後退により、国内貨物・旅客ともに輸送量が大きく低下し、内航海運については、船腹過剰等による急速な経営の悪化や、老朽化した船舶の代替建造の鈍化が懸念されるとともに、内航フェリーについては、高速道路料金の大幅引下げの影響で旅客・貨物の輸送量が激減し、航路の休止や撤退が相次ぐ中、その業態の維持・存続までもが懸念される程の厳しい経営状況にある。

これまでも、内航海運については、「次世代内航海運ビジョン」（平成 14 年 4 月 次世代内航海運懇談会）、「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」（平成 15 年 12 月 交通政策審議会海事分科会）等に基づき、平成 16 年には内航海運業法、船員法等を改正するなど中長期的な方向性を踏まえて所要の施策が推進されてきた。

政府においては、最近の未曾有の経営環境の悪化を受け、平成 20 年度、21 年度の当初・補正予算により、当面の緊急対応策として、環境性能向上等に資する代替建造・改造等への支援、老齢船の処理に向けた支援や、船員の雇用対策について、措置を講じている。これらの緊急対応策の活用等により、業界をあげて現下の危機的状況を乗り切っていかなければならない。

それとともに、上記のような社会的要請を踏まえて、創意工夫と柔軟かつ積極的な対応のもと、中長期的視点に立った産業ビジョンを再構築し、官・民の適切な役割分担の下で、内航海運・内航フェリー

の将来に向けた競争力強化や業界の体質改善を図り、持続的な産業としての基盤を強化していく必要がある。

本懇談会は、こうした問題意識のもと、「内航海運・内航フェリーの活性化・グリーン化」に関し、マーケットにおいて評価されなければ輸送モードとして生き残れないという強い危機感を共有した上で、官・民すべての関係者が持てる資源と知恵を総動員し、最大限の努力を傾注していくことを前提に、海運、船舶、船員、港湾の各分野にわたる中長期的な取り組みについての基本的な考え方と、今後の具体的な取り組み方策の方向性について、学識経験者、内航関係者、行政のみならず、経済団体やフォロワーの関係者の参画のもと、本年4月から集中的に検討を進め、今般、その検討の成果を中間的にとりまとめることとした。

なお、離島航路については、平成20年度において、「離島航路補助制度改善検討会」の場で離島航路補助制度の大幅な改善を始めとする各般にわたる方策の検討がなされ、それに基づき、すでに諸般の施策・取り組みが具体化され実施に移されており、今後もそれをさらに推進していくことが適当であることから、今回の検討対象には含めないこととした。

I 内航海運・内航フェリーに係る取り組みの方向性

1 わが国の経済活動・国民生活における役割と社会的意義

内航海運・内航フェリーは、同じ貨物を運ぶ際のCO₂排出原単位が営業用トラックの約4分の1であるなど環境負荷が小さく、トンキロ当たりの輸送コストがトラックの約10分の1であるなど物流効率に優れた特性を持つ輸送モードであり、トンキロベースで国内貨物輸送量の約4割、特に、鉄鋼、石油、セメント等の産業基礎物資については約8割を担っており、我が国の経済活動・国民生活の基盤を支える基幹的輸送モードとしての役割を果たしてきた。これは、他の輸送モードでは代替することが困難な内航海運・内航フェリーでなければ果たし得ない重要な機能であり、その意味で、海運の衰退は我が国の国家としての繁栄にとって取り返しのつかない大きなマイナス要素になるものであることから、内航海運・内航フェリーには、今後とも、海洋立国日本の礎、日本経済・社会を支える生命線としての役割が強く期待されている。

また、我が国が世界に冠たる低炭素社会を指向している現在、環境に優しい輸送モードである海運の利用促進は地球温暖化対策上も国益にかなうものであり、他の輸送モードとの連携を図りつつ、21世紀の我が国経済・社会の発展に環境産業のリーディング産業のひとつとして寄与していくことが求められている。内航海運は重量ベースで年間約4億1千万トン（トンキロベースでは約2030億トンキロ）を運んでおり、これらの物資をすべて陸上の輸送モードで担うとした場合、10トントラックで約4100万台に相当する。CO₂排出量で見ると2200万トンが増加（運輸部門全体で約9%増加）することとなり、環境面、安全面等で我が国経済社会に及ぼす悪影響は計り知れないことを認識する必要がある。また、内航海運・内航フェリーは投資規模が極めて大きく、一度廃止されれば、航路の再生・復活はきわめて困難であるため、その維持を図ることが不可欠である。

2 今後の取り組みの基本的な考え方

先述した「次世代内航海運ビジョン」の策定以降、経済社会状況は大きな変化を続けており、内航海

運・内航フェリーは非常に厳しい状況におかれている。

このような状況を踏まえ、この局面を打開するため、本中間とりまとめにおいては、

- (1) 内航海運・内航フェリーの環境面での優位性を発揮するべく積極的に取り組むとともに、
- (2) 産業としての内航海運の体質の改善、競争力の強化を図るために自らが最大限の努力をする
- (3) さらに、国民や経済界も含めた幅広い関係者に内航海運・内航フェリーの重要性を認識してもらい、連携・協働を進める

ことを基本的な考え方とし、それぞれ次のような取り組みの枠組みを提起するものである。

(1) 低炭素社会に対応した選択される内航海運の実現

本年6月に地球温暖化対策に関する我が国の中期目標（2020年の温室効果ガスの排出を2005年比で15%削減）が発表されたところであるが、本年12月の気候変動枠組条約締約国会議(COP15)で、2013年以降の温暖化効果ガス（GHG）排出削減のための新たな枠組み（ポスト京都議定書）が決定され、新たな排出削減目標が定められることとなっている。その削減目標の確実な達成に向けて、規制的手段及び経済的手段を組み合わせたより実効性の高い施策の導入が求められることとなる。

このような状況は、環境性能に優れた輸送モードである内航海運・内航フェリーにとって、「環境産業」としての優位性をさらに発揮していくチャンスであり、期待される役割を適確に捉えて、国民や経済界に選択される海運を目指していく必要がある。

そのため、今後は、官・民の連携により、モード間および事業者間における内航海運の環境面での優位性を競争上の優位性に転化できるように、環境に関する施策や取り組みを強く打ち出し、着実に推進していくことが必要である。

(2) 安全・効率的かつ持続可能な業態に向けた変革

人口減少社会の到来、アジア各国との生産拠点の分業化、荷主業界における合併・集約に伴う物流の合理化などにより、国内における貨物輸送量、特に産業基礎物資については今後も趨勢として減少していくことが考えられる一方で、循環型社会の構築に向けて広域の海上輸送が求められているリサイクル

貨物や、将来的に海底資源の開発がさらに進んだ場合の海上貨物の増加など、今後更に輸送量を増やし得る分野も存在しており、内航海運・内航フェリーは、こうした新たなニーズに対応しつつ、合理化・効率化を進めていく必要がある。

しかしながら、現在の内航海運・内航フェリーは様々な課題に直面しており、そのうち最大の課題が、船舶の老朽化・船員の高齢化という「二つの高齢化」である。船齢が通常の耐用年数である14年を越えた老朽船が全体の約7割に達し、また、年齢45歳以上の船員が6割を超えており、状況は深刻化している。

さらに、社会経済情勢の変化、競争の激化等により、業態ごとのそれぞれ固有の課題がこれまでになく先鋭化・顕在化してきている。これらの課題を克服するためには、事業者は、業態に応じて、内航海運のオーナー間あるいはオペレーター・オーナー間のグループ化等を推進し、産業構造の改革による効率化や合理化を図っていくとともに、内航フェリーの航路再編や業態の見直しまで見据えた中で、コストとサービスの両面において最大限の競争力強化を図っていく必要がある。国は、このような取り組みを支援するため、船舶の代替建造促進や船員の育成・確保にあたり、共有建造制度の活用、グループ化のインセンティブの導入、技術の開発・普及、規制の見直し等を効果的・機動的に活用・実施するとともに、これらのすべての施策の前提として、安全対策についても引き続き着実に推進する必要がある。

(3) さらなる競争力の強化に向けた幅広い関係者の連携

内航海運・内航フェリーには、民間部門においては荷主、内航海運事業者、港湾運送事業者やトラック事業者等他の物流事業者、造船会社等などが、また、公的部門においては国土交通省海事局、港湾局、他の輸送モードに関連する部局や地方自治体、港湾管理者など多くの関係者が存在しており、その競争力の強化を効果的に進めるためには、これら関係者が連携・協働することが極めて重要である。

インダストリアル・キャリアにおいては、特定の荷主が少数のオペレーターと契約を結び、その下に多数のオーナーがいるというピラミッド構造の一角を形成している。荷主との連携を深めつつ、持続可能な物流システムの構築を図るとともに、業界構造の再編に向けて取り組んでいく必要がある。

ユニットロード輸送（内航フェリー・RORO船・コンテナ船などの定期航路事業を中心としたグループ

による輸送)は、環境政策の転換の中で、荷主や他の運送事業者との連携・協働の一層の強化が必要となっている。また、特に、300キロ未満の航路を運航する中短距離フェリーについては、瀬戸内海等における生活航路としての役割を果たしてきたが、例えば本州四国連絡高速道路と競合する航路では、乗用車航走台数が前年同月比で5割程度まで落ち込むなど、一部航路は著しく輸送量を低下させている。これらの航路については、需要に即した経営の改善・合理化を進めるとともに、地域の発展に不可欠な交通手段を確保するという観点に加え、生活航路、災害時の緊急輸送などの役割も勘案した上で、地方自治体をはじめとする地域関係者との連携・協働に重点を置き、地域との共生を図っていく必要がある。一方、以上のような関係者との連携強化を進めるに当たっては、国は、特に、高速道路料金の引き下げにより深刻な危機に陥っているユニットロード輸送について、競争条件の不均衡化の改善に最大限努力しつつ、関係者の努力を求めることが不可欠である。

II 内航海運・内航フェリー関係者が重点的に取り組むべき課題

II-1 低炭素社会に対応した選択される内航海運の実現

～ 内航のグリーン化（クール SHIPPING）の戦略的展開 ～

これからの内航海運・内航フェリーは、他の輸送モードに対して有している環境面での優位性を最大限活用し、CO2 排出削減の取組みを一層強化することにより、国民や経済界に選択される海運を目指すことが重要である。今後は、新たな排出削減目標に基づき、国を挙げて CO2 排出削減の取組みの強化が求められるが、内航海運からの CO2 排出量は輸送量自体の減少に伴い減少傾向にあるものの、環境に対する取組みは十分浸透しているとは言い難い。このため、省エネ内航船への代替建造の促進、省エネ運航の推進、モーダルシフトの推進等を総合的に実施する「クール SHIPPING」を、積極的に推進していくことが必要である。そのためには、具体的な取組みを加速するより効果的なインセンティブのあり方を検討するとともに、内航海運・内航フェリー事業者の排出削減の取組みが適切に評価され、内航海運・内航フェリーが荷主から選択される交通機関となるような新たなスキームの検討を進める必

要がある。

（１）省エネ内航船の建造等の促進

省エネ内航船の建造、改良等を推進し、そのための施策の充実を図ることが必要である。

船舶税制については、特別償却制度において、CO₂の削減レベルに応じて優遇措置が拡充される制度が既に導入されているが、さらに環境性能の優れた船舶については、これらの制度の拡充などにより一層の省エネ内航船の整備を推進する必要がある。

また、共有建造制度等についても、CO₂削減レベルの高い船舶への優遇措置を拡充するなどにより内航船の一層のグリーン化を推進すべきである。

さらに、鉄道・運輸機構に蓄積されている技術ノウハウを活用した標準的な省エネ船型の開発、船舶のエコ格付け制度（仮称）や「海の10モード（実海域燃費指標）」の内航海運への展開など、更に環境性能の高い内航船の建造を促進する環境整備を年内に開始する必要がある。

（２）省エネ運航の推進

省エネ運航の推進については、これまでも船舶の大型化による効率改善等の取り組みを着実に進めてきたが、今後は自主行動計画の検証を行うとともに、省エネ運航に関する基本的な考え方や船種ごとの標準的取り組みをとりまとめた省エネ運航ガイドラインの整備や内航船への省エネ診断の実施等、内航海運事業者及び関係業界が行う取り組みを一層促進する必要がある。

（３）モーダルシフト施策の推進

内航海運事業者の努力が適切に評価され、荷主から環境性能の高い船舶が選択されるスキームにするためには、事業者のCO₂排出削減の取り組みを数値などによって「見える化」を図ることが重要である。このため、内航海運について単一の数値となっている省エネ法に基づくエネルギー消費原単位のあり方の見直しを早期に行うとともに、CO₂排出削減の数量評価が荷主による内航海運の選択を導くインセンティブスキーム（国内排出権取引制度やカーボンフットプリント制度の活用など）を検討する必要がある。

る。また、モーダルシフトに関する取り組みについては、船舶を一定程度利用する荷主に対して使用を認めるエコシップマーク制度等を活用することにより、海運事業者及び荷主等が一体となって、一層推進することが必要である。

II-2 安全・効率的かつ持続可能な業態に向けた変革

内航海運・内航フェリーの安全・効率的かつ持続可能な業態に向けた変革を進めるためには、船舶の老朽化と船員の高齢化への的確な対処が重要であり、これらの課題に積極的に取り組みつつ、環境産業への脱皮や競争力・企業体質の強化を進めることが必要である。

低迷する運賃・用船料、鉄鋼など資源高による船価上昇、後継者不足などの問題の中で平成10年以降の代替建造数は大きく低迷してきた。近年、運賃・用船料水準は回復基調にあり、代替建造数も100隻を上回る数字で推移してきたものの、昨年秋以降の不況の影響もあり、安定した代替建造の促進は引き続き大きな課題となっている。船舶の老朽化に対し、環境性能の高い船舶への代替建造を促進する中で、船舶の大型化や安全性・居住性の向上、標準化・モジュール化に取り組み、運航合理化を図り、競争力のある船舶を増加させていく必要がある。

船員の高齢化については、代替建造において近代的な就労環境を実現するとともに、グループ化、船舶管理会社の活用等も進めながら、優秀な船員の確保・育成に積極的に取り組んでいく必要がある。

これらについて、業界、事業者自らが産業競争力を高めるために最大限の努力をすることが先決であるが、国は、業界の体質の近代化や競争力強化のための環境整備を積極的に推進していく必要がある。そのためには、共有建造制度の見直し、グループ化の推進、技術の開発・普及、規制の見直しなどを、次のような考え方に立って総合的に推進していくことが必要である。

1 内航海運の活性化・グリーン化を図るために必要な共有建造制度の改革

船舶共有建造制度は、海運事業者、特に中小事業者が必要としている資金供給とあわせ、担保不足・

技術力不足を補う支援を実施してきた。さらに、平成 17 年度からは、鉄道・運輸機構の船舶勘定（現海事勘定）の財務状況の改善とともに、スーパーエコシップに対する支援など政策的意義の高い対象に重点的に支援を行ってきた。これまでのところ、海事勘定の債務超過額は大きく縮減する中、スーパーエコシップの建造は延べ 19 隻（建造決定ベース）に上っている。

機構の海事勘定の財務については、引き続き改善努力が求められるが、船舶共有建造制度が政策ツールとして有するポテンシャルの大きさに鑑みると、中長期的な内航海運業界の構造改革、自立支援を促進するための政策誘導ツールとして積極的に活用することが重要であり、そのためには、内航海運の活性化・グリーン化を誘導するための大胆な改革を実施する必要がある。具体的には、スーパーエコシップをはじめとする環境に優しい船舶建造に対する環境負荷レベルに応じた金利、グループ化を支援するための金利、中短距離フェリーも含めた定期航路事業者に対する支援のための金利の導入について検討することが必要である。また、本制度が最新技術の普及や先進的な標準船の普及促進に向けたインセンティブとして機能するよう、改革を行う必要がある。

鉄道・運輸機構は、従来から共有船の建造・保守等に関する様々な技術的支援や新技術の開発実用化促進のための支援を行ってきており、内航船のグリーン化や安全性・効率性の向上についてのノウハウ有している。今後内航船舶の効率性や環境性能向上を実現するためには、機構の有する技術支援の仕組み、技術面のノウハウ、事務処理のノウハウ等を積極的に活用することが必要であり、共有船だけでなく、幅広い内航船舶に対しての省エネ技術の普及や標準化の促進、省エネ管理や保守管理などの運航管理の高度化にも貢献しうよう、機構の業務内容の充実を図ることが求められる。

さらに、事業の持続性を確保し、財務の健全化を進める観点から、船舶使用料の支払実績等を踏まえて判断された優良事業者への金利優遇制度の導入、共有方式にとらわれない支援のあり方に関する検討等も求められる。

2 グループ化の推進

内航海運の分野では、企業基盤が脆弱な「一杯船主」等の零細船主が依然太宗を占めており、このことが産業構造の近代化、老齢船舶の代替促進、優秀な船員の確保・育成をはじめとするさまざまな問題

への対応を難しくしている。特にインダストリアルキャリアにおいては、特定の荷主が契約を結ぶ少数のオペレーターの下請を行う二次・三次オペレーター、さらにオペレーターと用船契約などを行うオーナーというピラミッド構造にあり、相互の関係も長期固定的である上、オーナーは中小零細企業が多く、交渉力が弱い状態が続いている等の問題がある。このため、コストが運賃・用船料に適切に反映されにくく、上記のさまざまな問題が改善されない要因の一つになっている。

内航海運に対する各種の社会的要請に対応しつつ、産業構造の改善に資する事業者の取り組みとして、グループ化の有効性が指摘されている。グループ化の促進に向けては、禁止されている船員労務供給事業に該当しない船員配乗行為を行うことができる船舶管理会社の要件の整理や、ガイドラインの策定、共同して行う船員確保・育成の取り組みに対する支援などの支援措置を講じてきた。しかし、船舶管理会社を活用したビジネスモデルが十分に確立していないことがグループ化が進展しない一因にもなっているため、今後は、トップランナーを育成し、船舶管理会社を通じたグループ化のビジネスモデルを確立させるための支援策を新たに講じる必要がある。また、船員の確保・育成を共同で行う場合の支援を強化するとともに、既存船主がグループ化に参加するためのインセンティブの導入を検討することが必要である。こうした取り組みの結果等を踏まえ、前述の船舶管理会社の要件についても、必要に応じて見直しを進め、制度面からのグループ化促進を図る必要がある。

3 内航船員の確保・育成

平成 19 年に交通政策審議会海事分科会がとりまとめた「海事分野における人材の確保・育成のための海事政策のあり方について」において、「5 年後に約 1900 人、10 年後に約 4500 人の船員が不足」と船員問題が近い将来に大きく顕在化するとしていたとおり、内航船員は高齢化が進展し後継者不足が憂慮すべき事態となっている。船員の確保・育成について国と民間事業者の積極的な取り組みが必要であり、物流効率化等に伴い、船員の労働環境も厳しさを増しており、内航船員を安定的に確保する観点から労働環境の適切な改善も強く求められる。さらに、経済不況や高速道路料金の値下げの影響等を踏まえ、内航貨物船、内航フェリー等の減船等に伴い雇用が不安定となる船員の雇用維持や、離職を余儀なくされる船員への再就職を支援する必要がある。

船員の確保・育成については、すでに交通政策審議会海事分科会ヒューマンインフラ部会において調査審議が行われ、船員を「集め」、「育て」、「キャリアアップを図り」、「陸上海技者への転進を支援する」という4つの施策を柱とした取り組み等が進められている。

労働者の確保・育成は、もとより業界・企業自らの努力により進められるべき事項である。しかし、中小零細事業者が大部分を占める内航海運業界が育成に長い期間と多大なコストを要する船員を独力で確保・育成することは難しい。このため、国は、今後も船員確保・育成等総合対策事業などの施策を着実に推進するとともに、同事業の運用を通じ、グループ化の促進等を推進すべきである。また、現在の経済危機に対し雇用調整助成金や離職船員を雇用した事業者に対する助成金、離職船員の船員としての再就職促進のための給付金の支給などを柔軟に実施する必要がある。

4 船舶の標準化など技術の開発・普及の推進

内航船に関する技術については、省エネ性能に優れた船型や排ガス対策技術などの「環境性能の向上」、操船支援システムによる運航の安全性の向上と船員の労働負荷低減などの「省力化・省人化」、船用機器のモジュール化などの「単純化・標準化」等について、これまで以上に市場性や経済性に配慮しつつ、ユーザーニーズを踏まえた導入のインセンティブの充実も図りながら、優れた省エネ性能と安全性・居住性等を兼ね備えた次世代の内航船の開発・普及などを船舶全体での最適化という観点に立って進めていくことが重要である。

船舶の標準化は、操作性の統一やメンテナンス性の改善向上等による安全性の向上、就労環境の向上、燃費性能の高い船型の普及促進等を進めるために重要であり、物流全体の効率化等に寄与する可能性も期待されている。荷役用設備、物流設備の標準化など陸上施設側の動向も踏まえながら、着実に取り組む必要がある。

具体的には、ヒューマンエラー防止対策による安全性の向上、インターフェイスの標準化等による労働環境の改善や安全性の向上を図りつつ、環境性能に優れ、船員の就労環境改善等を内容とするILO海事労働条約に対応した船型の開発を行い、共有建造制度等を活用しながら、先進的な標準船の普及促進を進めることが考えられる。

5 規制緩和の推進

内航海運・内航フェリーに係る規制は、安全の確保、環境の保全、船員の労働環境の維持・向上の観点から必要不可欠なものであるが、技術革新や経済社会状況の変化を踏まえ、検証・見直しを進めることにより、事業者の創意工夫を促進し、公平かつ競争的な市場環境の整備を促進する効果が期待できる。

特に、次に掲げる分野については、早急に具体的な検討を進める必要がある。

① 短距離フェリー・旅客船

陸上支援が容易である上に、ビジネスとしても顧客に対するサービスや快適性の向上を重視することが効果的であることから、特にサービス部門の船員に係る規制のあり方について検討を行う必要がある。

② 航行区域の見直し

省エネ運航を推進する等の観点から、より省エネに資する航行が可能となるよう、安全確保を検証しつつ設備や船舶職員資格のあり方も含め見直しを進める。

③ トン数区分の見直し

市場環境の変化による船舶の大型化が進む中で現行のトン数区分と実需に基づいた船型との間で乖離のあるもの（特に 699GT 区分）については、航海の安全性を確保しつつ、また労働時間規制を確実に遵守できるよう、実証を行いながら所要の見直しを進める。

内航海運については、これ以外にもさまざまな規制緩和要望が寄せられている。このような要望については、学識経験者、関係業界、関係労使等幅広い関係者が含まれた場で定期的に検討を行い、規制緩和が可能と判断された分野については、早急に具体的な検討が行われるようなシステムの整備を検討すべきである。

6 ヒューマンエラーの防止など安全対策の積極的推進

船舶の海難事故は近年横ばいで推移しており、多くがヒューマンエラーに起因していることから、ヒューマンエラーの防止が喫緊の課題となっている。海上交通の安全性向上のため、SOLAS 条約等に基づき AIS(船舶自動識別装置)などの各種航海機器の搭載が進められてきたが、各種機器の一体的活用を念

頭においた人に優しい運航システムの構築に不十分な点がある。ヒューマンエラーをテクノロジーにより回避する運航システムの開発と普及、ブリッジ内での操船作業に係るガイドラインの策定など、人に優しい運航システムについての取り組みを進めていく必要がある。

また、近年の技術の進展により実用化された技術の市場への浸透・定着をより進め、その技術の効用に応じた規制となるよう、船員の労働条件、安全性の確保を実証実験等を通じて検証しつつ見直しを進めることが重要である。例えば、スーパーエコシップ等次世代内航船の機関部配乗の見直しについては、船舶の航行の安全及び船員の適正な労働環境を確保しつつ、適切な乗組み体制が可能となるよう、検討会を設置し、実証実験も実施した上で調整を進めている。今後とも、このような取り組みを活発化・迅速化することが求められる。

Ⅲ さらなる競争力の強化に向けた幅広い関係者との連携

内航海運・内航フェリーが直面する課題は、環境に対する取り組み、グループ化、ビジネスモデルの構築、輸送・交通体系全体の中での取り組みなど、内航海運事業者だけで解決することは困難であるものがほとんどであると言っても過言ではない。それぞれの業態が抱える課題ごとに、連携する相手を見極め、内航海運サイドの取り組みや重要性に対する理解を求める努力をした上で、荷主、フォワーダー、他の運送事業者、地方公共団体、港湾管理者など幅広い関係者と十分に連携して取り組んでいく必要がある。国は、そのような連携に対し、必要な環境整備や支援を行っていく必要がある。特に、我が国の内航海運にとって、中小造船所のキャパシティや技術力の維持がきわめて重要であることに、関係者は十分配慮していく必要がある。

さらに、個々の事業者や業態ごとに業界が関係者と連携を図るだけでなく、内航海運業界全体としても、国民、経済界、荷主、行政、事業者、海事地域、学識経験者等を含めた幅広いネットワークを構築し、内航事業者の取り組みについての効果的なアピールを行ったり、荷主、国民等の意向や要望等を内航事業者が的確に把握し、経営やサービスの向上に反映させたりするような双方向の情報交流を充実す

る取り組みを、中長期的視点で進めていく必要がある。

1 荷主や他の運送事業者との連携

【インダストリアル・キャリア】

インダストリアル・キャリアについては、大きく変動する昨今の経済状況や「二つの高齢化」が進行する中で、グループ化等の手段も活用しつつ、内航海運の産業構造を改善し、様々な問題に対処する必要がある。

その際、インダストリアル・キャリアの運ぶ産業基礎物資については、内航船が約8割という高い輸送分担率を担うなど、他の輸送モードでは代替することが困難な分野であり、荷主、オペレーター、オーナーの一体性が強いため、これら諸問題を解決し、将来にわたって安定的かつ効率的な運航を行っていくためには、これら三者が協働し、問題意識を共有した上で、その方策を検討していくことが必要であり、国もこうした動きを支援していくことが肝要である。

さらに、内航海運の産業構造を改善し、様々な問題に対処する一つ的手段としてグループ化の有効性が指摘されている。これら諸問題の解決に向けては、事業者自らの取組みの他、荷主、オペレーター、オーナーが協働し、その方策を検討していくことが必要である。

【長距離フェリー・RORO 船・コンテナ船】

長距離フェリー・RORO 船・コンテナ船については、環境負荷低減への社会的要請が増大する中、モーダルシフト推進の観点から輸送モードとしての重要性が高まっているが、高速道路ネットワークの整備、燃料油高騰等により、近年、経営が急速に悪化しており、航路数・便数が減少しつつある上に、昨年来の高速道路料金引下げにより陸上輸送とのコスト格差が拡大している。荷主が求めるドア・トゥ・ドアでのコストやサービス等の比較において他モードと競争できるようにするためには、荷主ニーズに対して柔軟かつ的確な対応を行っていくことが極めて重要であり、港湾など他の物流事業者との連携・協働を充実させ、内航事業者が港から港までしかカバーできない弱点を克服する必要がある。将来的には、ICTタグなどIT化による運航の効率化や貨物管理の高度化を図ることも効果的である。

具体的には、内航事業者と荷主、フォワーダー等との一層の連携、国民や荷主からみたワンストップ的な取り組みなどを推進するとともに、すでに設置されている「海上輸送モーダルシフト推進検討会」に荷主等を加え、グリーン物流パートナーシップ会議における取り組みなどモーダルシフトの事例の分析・共有を行い、サービス向上や商品企画について事業者・業界として具体的な取り組みを進めていく必要がある。また、こうした業界の取り組みを加速して、環境産業へと脱皮させていくため、国としても、省エネ法に基づくエネルギー消費原単位の見直しや、CO2 排出量の小さい交通機関の利用が排出権取引制度等で具体的に評価されるための仕組み作りを進めるとともに、事業者の省エネ運航等運航合理化の取り組みや、需要喚起に向けた新たなビジネスモデルの確立・サービス向上等の取り組みを支援していくことが必要である。

2 地域との連携

【中短距離フェリー】

中短距離フェリーについては、環境に優しいという特性を有するほか、災害時や緊急時には陸上ルート¹の代替輸送機関としての役割、リダンダンシー機能を有しており、地域の人流・物流を担う重要な交通機関である。このため、事業者自らが主体的に地域の交通需要や交通政策を把握し、住民の利便性向上に 대응べく、航路再編も見据えた的確な対応が必要である。このためには、地元自治体と連携を進め、地域からの理解を得て、地域の観光振興や産業振興・流通政策と連携した需要喚起策などの支援を得る必要があるが、国としても、事業者の運航合理化の取り組みや、ビジネスモデルの確立・サービス向上等の取り組みを支援するとともに、地域公共交通活性化・再生総合事業等²を活用して、市町村をまたがって運航している中短距離フェリーが地域と共生しつつ、新たなビジネスモデルを確立できるよう地方運輸局も含め地域レベルでの官民連携の取り組みを進めていく必要がある。

3 港湾政策との連携

内航海運・内航フェリーにとって、港湾は重要な結節点・拠点であり、港湾政策との連携は内航に係

る大きな課題である。従って、内航事業者への支援のみならず、港湾施設の整備や港湾での積み替え等に係るコストの低減や効率性の向上に資する様々な取り組みにより、物流体系全体における円滑化・効率化を図ることにより、内航海運・内航フェリーの競争力を強化していくことが重要である。

港湾政策との連携に係る取り組みについては、船舶の大型化・標準化など、これまで通り関係者の理解のもと着実に進めていくものに加え、内航海運の実態把握に基づいた個別具体的な課題に対し、関係者による取り組みを進め、その成果を全国で共有し、必要に応じて制度の拡充に反映させていく必要がある。

内航海運における物流・人流を円滑化・効率化する観点から、貨物の積替容易性の確保や旅客の乗降利便性の向上等、内航海運・内航フェリーの競争力強化に資する既存制度の周知とその活用による支援を行っていくほか、フェリー等での料金精算にETCシステムを導入するための技術的検証及び制度設計等を行っていく必要がある。また、船舶の接岸・係船の効率化によりコスト縮減を図る観点から、自動係留装置に関する技術的検討及びその導入方策の検討を行う必要がある。また、内航海運利用促進の観点から、現在実施中の社会実験から得られた知見等も活用しつつ、港湾管理者とも連携しながら、内航フィーダー輸送ネットワークの強化に取り組む必要がある。

さらに、内航海運における静脈物流の促進の観点から、廃棄物の海上輸送の効率化に向けた検討を行う。また、LPG船の係船やケミカル船のタンク洗浄作業における問題点の改善に向け、検討を行う必要がある。

上記の取り組みに加え、低炭素港湾づくりに向けて港湾管理者と内航海運事業者等関係者が連携し、先駆的な取り組みを推進するための総合的な枠組みの構築に向けて、検討を進める必要がある。

おわりに

これまでの検討は、きわめて短期間であったものの、幅広い分野の各委員から、有意義な意見や提案が数多くあった。内航海運・内航フェリー事業者からは、厳しい経済状況を踏まえ、自らの創意工夫と行政への提案を中心に、また、それぞれの立場から、輸送モード間の競争条件を踏まえた対応の必要性、技術面と制度面のリンケージの重要性、内航海運全体のビジョンや業態ごとの将来のビジョンの必要性、さらには、IT・通信の最新技術の活用、人口の本格的減少時代の船員の就労のあり方に至るまで様々な提案があった。内航海運の重要性と可能性の大きさを再認識した次第であり、この中間とりまとめの枠組みが、「競争力強化」に加えて「環境対策」を内航海運政策の中心に取り込み、幅広い関係者との連携を提案する内容となっていることは、内航海運政策が一つのターニングポイントを迎えているといっても過言ではないであろう。

現在の経済不況は、内航海運・内航フェリーの経営を著しく圧迫しており、また、不況下における高速道路料金の大幅な引下げはユニットロード輸送業界が独力で対処しうる範囲を超える競争条件の悪化をもたらしている。このような時こそ、事業者の取り組み、行政の施策の双方に「イノベーション」とでも言うべき大きな発想の転換が求められているわけであり、かつ、激動の時代であるからこそ、中期的なビジョンを官・民で構築・共有する必要がある。その上で、官・民それぞれの取り組みをさらに発展させながら着実に推進するとともに、これまでの技術開発や施策の検討の蓄積を新たなステージにステップアップさせることが求められる。この際、内航関係者のみならず、幅広く国民や経済界の大きな理解を得ながら進めることが重要であり、この中間とりまとめが国民や荷主等に選択される内航海運・内航フェリーの実現に向けた一つの契機となることを願ってやまない。

内航海運・内航フェリーを巡る課題は多岐にわたり、また、懇談会の立場からは、論点の整理にとどまり今後の検討に委ねた課題も少なくない。内航海運のもつ可能性を具体的な施策や取り組みに転化し、海運と他の交通機関ができる限り公正な条件で競い合うことを可能とする環境の整備をすることは、関係者の双肩にかかっている。今後、この中間とりまとめを土台として、次のステップの更なる検討が継続的に行われることを強く期待する。

内航海運活性化・グリーン化に関する懇談会委員名簿

石渡 博	(社) 日本中小型造船工業会会長
上野 孝	日本内航海運組合総連合会会長
江口 稔一 (谷口 克己)	(独) 鉄道建設・運輸施設整備支援機構理事 (第3回から) (独) 鉄道建設・運輸施設整備支援機構理事長代理 (第2回まで)
岡口 憲義	(社) 日本港湾協会評議員 (神戸市みなと総局長)
興村 徹	日本通運(株) 業務部専任部長
座長 杉山 雅洋	早稲田大学商学学術院教授
中泉 拓也	関東学院大学経済学部准教授
藤澤 洋二	全日本海員組合組合長
北條 英	(社) 日本ロジスティクスシステム協会主任研究員
村木 文郎	(社) 日本旅客船協会会長
村山 英晶	東京大学工学系研究科システム創成学専攻准教授
大和 裕幸	東京大学大学院新領域創成科学研究科研究科長
(オブザーバー)	
根本 勝則	(社) 日本経済団体連合会産業政策本部長

(五十音順 敬称略)

ワーキンググループ委員名簿

石澤 重男	上野トランステック（株）常務執行役員
一色 昭造	石崎汽船（株）代表取締役社長
市瀬 圭次	日鐵物流（株）相談役
井本 隆之	井本商運（株）代表取締役社長
小比加恒久	東都海運（株）代表取締役社長
栗林 宏吉	栗林商船（株）代表取締役社長
瀬野 恵三	四国開発フェリー（株）代表取締役副社長
高松勝三郎	オーシャントランス（株）代表取締役社長
主査 中泉 拓也	関東学院大学経済学部准教授
北條 英	（社）日本ロジスティクスシステム協会主任研究員
村山 英晶	東京大学工学系研究科システム創成学専攻准教授

（オブザーバー）

中澤 政光 全日本海員組合国内局長（第3回から）

（五十音順 敬称略）

国土交通省出席者

伊藤 茂	海事局長
大野 裕夫	海事局次長
又野 己知	大臣官房審議官（海事局・港湾局）
染矢 隆一	大臣官房技術審議官（海事局）
丸山 研一	官房参事官（国際・企画）（平成21年6月11日まで）
赤星 貞夫	官房参事官（技術）
蒲生 猛	海事局総務課長
山本 知孝	海事局総務課企画室長
堀内丈太郎	海事局総務課財務企画室長
坂下 広朗	海事局安全・環境政策課長
菟川 直也	海事局海事人材政策課長
蝦名 邦晴	海事局内航課長
西村 典明	海事局運航労務課長
今出 秀則	海事局船舶産業課長
秋田 務	海事局安全基準課長
森 雅人	海事局検査測度課長
高橋 浩二 （難波 喬司	港湾局計画課長 港湾局計画課長（平成21年6月25日まで）
大塚 洋	総合政策局環境政策課長
藤田 礼子	総合政策局環境政策課地球環境政策室長
山口 勝弘	政策統括官付参事官（物流政策）

検討経過

- 平成21年4月27日（月） 第1回懇談会
- ・ 懇談会の趣旨等について
 - ・ 内航海運の現状と課題について
 - ・ フリーディスカッション
 - ・ ワーキンググループの設置について
- 平成21年5月 8日（金） 第1回ワーキンググループ
- ・ 第1回懇談会の報告
 - ・ 委員からの提案について意見交換
 - ・ フリーディスカッション
- 平成21年5月25日（月） 第2回ワーキンググループ（業態別討議）
- ・ インダストリアル・キャリア、長距離フェリーRORO 船・コンテナ船の活性化・グリーン化について
- 平成21年5月26日（火） 第2回ワーキンググループ（業態別討議）
- ・ 中短距離フェリーの活性化・グリーン化について
- 平成21年6月 3日（水） 第2回懇談会
- ・ ワーキンググループにおいて指摘された論点等について
- 平成21年7月 6日（月） 第3回ワーキンググループ
- ・ 中間とりまとめ（案）について
- 平成21年7月 8日（水） 第3回懇談会
- ・ 中間とりまとめ（案）について