

「持続可能な運輸システムに向けて」

英国運輸省海事局長

イアン ウッドマン氏

(於：海運クラブ ホール)

平成 20 年 6 月 12 日(木)

英国運輸省海事局長の講演会

平成 20 年 6 月 4 日

【司会】：皆様、本日はご来場いただきまして、大変ありがとうございます。

国土交通省海事局総務課の大嶋と申します。本日のこの講演会の司会・進行を務めさせていただきます。それでは、ただ今より講演会を開催致します。本日の講演は、国土交通省海事局と財団法人日本海事センターの共同により開催するものです。本日は、英国運輸省のイアン・ウッドマン海事局長をお招きして、「持続可能な運輸システムについて」というテーマで、ご講演をしていただきます。ご講演の時間は午後 3 時 30 分までですが、講演の最後に約 10 分間の質疑応答の時間を持ちたいと思います。

なお、この会場は禁煙とさせていただきます。おタバコを吸われる方は、同じフロアの喫煙室をご利用いただきたいと思います。

では、講演を始めます前に、イアン・ウッドマン局長のご紹介をさせていただきます。イアン・ウッドマン氏におかれましては、英国海軍に入隊後、駆逐艦、掃海艇など様々な艦艇に乗船されています。その後、海軍を退役され、1986 年に英国国防省に入省、核問題、軍縮問題などを担当されました。1999 年には、後方支援局で空軍関係の支援担当局長を務められております。その後、国防管理会議事務局にて、リスク管理システムを含む国防省全体の能力推進・管理を担当され、2005 年 11 月に英国運輸省へ能力分析局長として入省されております。そして、昨年 2007 年 8 月に、現在の海事局長へご就任されております。

それでは、イアン・ウッドマン局長、よろしくお願い致します。

【ウッドマン氏】：この度は皆様方、お集まりいただきましてありがとうございます。そしてまた、今回は日本海事センターのお招きをいただき、こちらに伺えたことに心より謝意を表したいと思います。私は初来日として、皆様方とこの後、海事問題・海運等について意見交換出来ますことを楽しみにしております。

さて、私が今日の午後、何をお話するかと申しますと、まず、イギリスにおける私ども運輸部門において、どのような政策をとるべきか、特に私どもが今現在何をしているか、ということについてお話をしたいと思っております。私どもは今現在、政府としてどのような運輸部門における課題に取り組むべきか、そしてまた、運輸業界のステイクホルダーと共に、そのような課題を同定している作業をしておりますので、その説明をしたいと思います。

私が今日お話しする内容ですが、まず、エディントン卿が行いました運輸に関する調査であります。これは運輸全般におけるニーズについて調査したものであり、エディントン卿というのは、元航空会社の会長を務められた方です。続きまして、私どもの今度始めました協議プロセスについて、お話をしたいと思います。これは私どもの運輸大臣のケリー大臣が始めたもので、そのタイトルが「持続可能な運輸システムに向けて」という今日の

演題そのものですので、これについてお話をしたいと思います。

さて、この協議プロセスの話の中で、4つの課題について具体的にお話をしていきたいと思います。皆さんの関心を呼べば、と期待している次第です。まずは港湾の取り扱い容量に関して、そして次に港湾につながる陸上のアクセスについて、3つ目は気候変動、最後に再生可能エネルギーという課題です。

まず、最初に、エディントン卿が行いましたこの調査を、一つの証拠として皆さんに提示したいと思います。運輸コストがどんどん下がるなかで、グローバル化が加速化されているという傾向です。さて、これは我々の推定ですが、運輸コストはここ40年間下がりが続けたということで、その結果、国際貿易、これは財、モノの方の貿易ですが、これが10～17.5%増えたということです。そしてまたもう一つ、イギリスのGDPが2.5～4.5%引き上げられたと推定されます。このグラフをお見せしたいと思います。ここでまず見ていただきたいのが、この航空輸送のいわゆるコストがまだ下がっている。また、通信コストが下がっている。したがってその結果、サービス業がかなり伸びているということです。それから2番目は、皆さんよくお分かりだと思いますが、海運の費用、コストが下がっているということから、いわゆるモノの海上輸送が大幅に増えたという傾向です。

次のグラフですが、これはイギリスのGDPの伸びを示したものです。特に真ん中の薄いブルーを見ていただきたいと思います。GDPが急速に80年代半ばから伸びている様子が分かると思います。GDP全体で67%伸びたうち、わずか26%が製造業に起因しており、大半はサービス業に起因しています。

さて結論ですが、これは分かり易い内容だと思いますが、まず一つには、サービス業が伸びている。そしてまた、人の移動が増えているということで、人々の間のコミュニケーション・ニーズもまた高まっているという傾向。それからもう一つは、製造業が横ばいであるということは、我々が日頃から消費しなくてはならない様々なモノが、輸入に頼る傾向が強まっているということです。したがって、このような背景の下、旅客、そして貨物、いずれもそうですが、海外とのやり取り、動きが正に経済成長の牽引力となっているということです。これらの事実、またその他の幾つもの分析に基づいて、エディントン卿は我々運輸省に対し、幾つかの提言をしています。

まず一つ目の提言ですが、核となる、成長している都市部に焦点を当てるべきであります。そして都市間のいわゆる回廊をまた重視し、特に海外との玄関口になる国際的な主要な玄関口、これこそ重視しなくてはならないということです。

さて、2番目の特徴ですが、運輸計画をするに際しては、旅立ちの出発点から帰結点まで、全てを見るべきであるという意味での、エンド・トゥ・エンドというアプローチを採用すべきであるということです、これに関してはまた後でご説明します。

そして最後の点としては、我々が意志決定をするに際しては、必ずや証拠を見なくてはならない。つまり、どういった問題を我々が解決しようとしているのかをきちんと把握した上で、決めるべきであるということです。エディントン卿いわく、「こういったアプローチをとったならば、結果的には我々は運輸計画に対する取り組み方を根本から変えること

になる」と言っています。

このような報告書を受けて、私ども運輸省においては、5つのトップレベルの目標を設定しました。まず、第1点は、生産性と競争力、つまり我々の国の経済における競争力と生産性を最大化するということです。それから、2番目は気候変動で、これは運輸部門から排出されるCO₂、その他温室効果ガスを削減するということです。それから3番目は、安心・安全・健康という項目ですが、これにより健康になれるよう寄与する。そしてまた、運輸部門に起因するような死亡・障害・疾病のリスクを削減するということです。4番目の項目は生活の質で、これは特に運輸部門の利用者のためのものであり、健康且つ自然な環境を整備することが求められています。特に港湾関係、海運関係をやっている人間にとっては重要な項目です。最後の点は機会均等とありますが、いかなる障害を持った人であったとしても、対等にこの運輸部門へのアクセスを図れるようにするという意味です。

我々はこういった目標に向けて、今現在いろいろな作業をしていますので、それを示すために、このマトリックスを示したいと思います。ここに我々がやっていることを埋めていきます。一番上のところに、私が今ご紹介した5つの目標が掲げられています。左手のところに掲げているのは、エディントン卿が指摘した部分です。つまり都市部、そしてまた都市間のネットワーク、そして3番目は海外との接点となる玄関口です。協議プロセスの中で、私どもはどういった課題がどこに入るかということで協議をしており、赤い箱をどんどん埋めていっております。ここに示しているのはあくまでも例であり、これが全てではありません。

先程、エディントン卿は、「同時にエンド・トゥ・エンドのアプローチをとるべきであると言っていた」という説明をしましたので、それが何を意味するかをご説明します。

海事の例で考えますと、まず、港湾までの流れがあります。そしてまた、一旦着いたなら、港湾でいかに貨物が積み降ろされるかという段階。そしてその次が、通関というプロセスですが、最近はそれに加えてセキュリティが厳しくなっております。最後の段階としては、港湾から最終目的地までいかに辿っていくかというところなんです。既に航空部門に関しては、このようなエンド・トゥ・エンドの報告書が作成されています。そして、今年後半になりますが、コンテナ、鉄道に関する同様な分析を出す予定です。こういった背景の下に、我々がどういった課題に取り組もうとしているのかをご説明したいと思います。正に先程のマトリックスの中に該当する項目についてお話をしたいと思います。

まず、最初に港湾から始めます。左手がフィリックスターの港湾ですが、私どもの最大のコンテナ港です。そして右手がサウスハンプトン港です。

まず、最初にイギリスの港湾セクターについてご説明します。まず一つの点は、イギリスにおける貿易の95%は海上輸送です。加えてイギリスは、ヨーロッパの中で最大の港湾セクターを持っています。現に、フランスとドイツを併せたぐらいの交通量が、イギリスの港湾を通過しています。全体の港湾の交通量は、GDPよりもゆっくりとしたペースで伸びています。一方、鉄道、コンテナの交通量はもっと早いペースで伸びています。右の地図を見ていただきますと、コンテナがどこから来ているかがお分かりいただけると思いま

す。中国が圧倒的に多い、ということでお分かりいただけると思います。日本はまた重要な位置を占めています。

イギリスの港湾はどこにあるのか。その前に、3つの異なる種類があるということを説明しておきたいと思います。大多数の貨物はいわゆる企業、民間が所有する港湾を使っています。残り 30%ですが、トラストポートを通して入ってくるものですが、トラストポートとは何かというと、非政府系の独立系の港湾で、地元の港湾の地域に、一般に寄与・貢献しているというものです。商業船を扱っているものは、非営利の性格を持っています。

最後は、わずかのパーセンテージですが、市営の港湾があります。つまり、市が所有し、運営をしているところです。ここでのポイントとしては、非常に競争が激しいセクターであると同時に、また公的資金がここでは使われていないということです。いくつかご紹介します。フィリックスターは、先程写真をお見せしましたが、これはコンテナ港としては最大です。そしてドーバーは、私どもの鉄道港湾としては最大です。それからサウスハンプトンもまた主要なコンテナ湾です。それからグリムスビーとイミンハムは、私どものバルクへの主要な港湾となっています。

このようになんかなり民営化が進んでいる、この業界における政府の役割とは何なのでしょう。まず、政府としては、これらの港湾が運営されている市場の条件を支援する。そして海運業が成り立つようにしなくてはならない。且つ、公平な競争を担保しなくてはなりません。もう一つの責任としては、規制・政策枠組みを以下の内容に関して設定するということです。安全・安心、そして環境保全、また新規の港湾開発に対する同意、もう一つは港湾のための戦略的な鉄道、また道路のアクセスを提供するというのですが、資金の方は、多くの場合はデベロッパーが負担します。

次に私どもの港湾を通るこれらの貨物が、どのようにして輸出が増えていくかについてお話したいと思います。まず、バルクから始めます。まず、私どもの予測では、バルクに関してはむしろ 25 年、つまり 2030 年までの間の伸び率はわずか 4 %と考えています。この程度の伸びであれば、容易に我々の港湾で対応出来ると考えます。ただし、これらの予測に関する不確実性があります。一つだけここに示していますが、一つ考えられることは、もしこの先、原子力をもっと使用するようになれば、これは今政府が検討していることですが、そうなったならば、石炭、並びに天然ガスの輸入が大幅に減るであろうと考えられます。もう一つは、これは後でもう少しお話しますが、再生可能エネルギーの使用料が増えれば、つまり再生可能エネルギーを使った発電が増えれば、石炭火力の割合は減っていきます。しかし、いずれにせよ、全体としてイギリスにとって、バルクが問題になるとは考えません。

一方、コンテナの状況は、もっともっと困難です。私どもの平均的な今後の伸びの予測ですが、2030 年までの間で、コンテナ量が年平均 4 %増えるであろう。ということで、2030 年までには 174%増えることが予想されます。さて、今申し上げたのはあくまでも平均的な、中間の予測でありまして、もっと急激に増えるという予測もあります。特に港湾の管理局、ないし海運業に携わっている方々のお話を聞きますと、これは控えめ過ぎるといいます。

まず、そこにまた不確実性があるのですが、二つほどここに掲げております。一つは住宅価格、これが大幅に引き下がるということによる影響。これは現に起こりつつあるのですが、それともう一つは油価が高騰することによって、成長が鈍化するという予測です。しかし、このような背景の下、我々が今主要港湾に関しては拡大を考えております。

さて、私どもこの予測によりますと、2030年までに12,500,000TEUこれを今後拡張しないことには、対応しきれないと考えられます。内、8,500,000TEU、これはすでに承認済みです。さて、こういったところでこの拡張が図られるか、例をここに列挙しております。

主要なところは、フィリックストー(Felixstowe)、ロンドン、ロンドン・ゲートウェー、それからティーズポート(Teesport)、それからまたマージー(Mersey)。この先予想されるのが、ブリストル。そしてサウスハンプトンです。

さて、このような動きを受けて、いかにこの取扱い量、容量、これが需要と合致しているか、ということを示したのがこのグラフです。ピンクが容量、ブルーが需要です。ここでの問題点としては、こういった動きを受けて新しい設備がどんどんできていく、これは民間セクターからの投資によるものになります。今現在、容量というのは需要を下回っています。そして2015年の段階も、また下回ることになります。特に海運をやっている方々にとっては、馴染みのシナリオではないかと思います。もし、コンテナの伸びが我々の予想を上回った場合、もっと事態は深刻になることも考えられます。

では、ロロ(Ro-Ro)について少しお話します。イギリス経済にとってロロ船は重要です。我々の予測では、ロロ、これは向こう25年、2030年までに101%伸びると考えます。さて、このロロの伸び、これはケント、ドーバーに集中しています。一方で北東の沿岸、ここでもまた拡張がなされることが期待されます。ドーバーの方ですが、この容量、2倍にすることを求めると考えられます。一方海峡トンネルですが、これは利用率が悪いということでもっと上手く活用しなくてはならないと考えます。

このような背景の下、政府はどうすべきか。まず、我々の考え方としては、国際的な貨物のネットワーク、これをサポートするため海運に対して、もっと積極的な政策作りをすべきと考えます。まず海運、これが競争力のある市場であり続けなくてはならないと考えます。また、もう一つ当然ですが、海運の安全性を保障すると同時に環境保全を図らなくてはなりません。一方、民間に対しては、港湾側において、この政府の介入なくして必要な容量、これを確保する努力をしてもらわなくてはなりません。そして、これは港湾事業者とともに政府がやらなくてはならないことですが、このような大きな玄関口との鉄道、並びに道路の接続性を維持しなくてはなりません。

そこで2番目の課題がでてきます。道路、並びに鉄道の渋滞ということです。左が理想像です。決して現状がこうであるということではありません。最初にコンテナはいったい英国の中でこういったところに行くのかを示したいと思います。

さて、これはコンテナの目的地を表しており、紅い円の大きさによって、どのくらいの数をコンテナがそこに集中しているかを示しています。こちらの方ですが、こういったところにこの港湾があるかということで、例えばティルベリーとかサウスハンプトン、そ

してまたロンドンです。それからまた、左手にブリストルが示されております。ロンドン、そしてリバプール、マンチェスターの方に行き着くものも勿論ありますが、大半はこの真ん中のミッドランドと我々が呼んでいる、この地域に集中しております。さて、先ほどの地図とこちらの地図を対比して頂きたいと思います。こちらの方は道路の渋滞を表しております。特に赤が集中しているところが、道路の渋滞が深刻なところですよ。さて、ご覧のとおり、フィリックストリー、そしてまたサウスハンプトンとミッドランドとの、この繋がりの中に、必ずこの渋滞している部分、ここを経由するところがあります。ということで、この陸上におけるリンク、これをいかに改善するかが課題となっています。

恐らく日本をはじめ、他の国々も同様ではないかと思えます。さて、新たに何かを開発した場合、デベロッパーがイギリスにおいては、この新たなアクセスのための資金を出さなくてはなりません。私達はこれを称して *nil detriment*、つまりマイナス影響ゼロという政策です。具体的に何かといいますと、新たに何かを開発があった、結果交通量が増えてしまったとします。その他の利用者は以前と比べて状況が悪化してはならない、ということです。場合によってはデベロッパーにとっては、非常にお金のかかる話になってくることもあります。例えば、私ども港湾を運営しているところなどをみまると、道路、そして鉄道を改善するため、何億ポンドというお金を投入しています。しかし、一方で我々が分かっていることは、このような陸上における交通網、特に国際的に大きな玄関口に繋がる、港湾に繋がるようなものの場合、イギリスにとって費用便益が非常に大きいということも考えられます。我々の考え方としては、そういった一部のケースに関して、つまり、大幅に改善がみられるような、そういったケースに関して言えば、政府がその他のユーザーの便益を考えて、貢献すべきではないかと思えます。

従って、この新たな開発があり、そしてそこに繋げるための鉄道、道路のリンク、繋がり方をどうするかという場合、だれがそれを払うかというのが大きな問題になります。例えば業界側の立場、港湾を運営しているような企業、並びに海運事業者。彼らの言い分としては、今のやり方、つまりデベロッパーが全額を払うというやり方、これは物事を長引かせ、かつ一貫性に欠ける、かつ不公平なやり方であると言います。結果、港湾の開発が遅れることが心配されます。そして、結果、グローバルに展開されているこの資本がイギリスに向かわなくなってしまうという、そういった恐れがあります。従って、そうなりますと経済活動が低迷をし、我々運輸省は先ほど申し上げましたような目的、これが達成できなくなるのではないかと、という恐れが出てきます。

さて、そこで新しいアプローチが考えとして出てきたのですが、受益者が支払うという考え方です。つまり、いかなる開発プロジェクトであったとしても、その受益者がその費用の一部を負担すべきである、という発想です。例えばこの例でいいますと、港湾があり、そして非常に短い鉄道、これがその後の国道に繋がる場所があるのですが、この鉄道部分に関してはデベロッパーが払うべきである。一方、戦略的にみて、非常に重要である、かつイギリスにふさわしいものである、と考えた場合には、場合によっては政府が共同出資をするという可能性もあります。一つの例としては、このラウンドアバウトがあります。

これは新たな港湾から運ばれてくる貨物を、主要幹線道路へと繋げるものであると同時に、また地元住民にとっても非常に役立つラウンドアバウトであります。そういったことがあった場合、我々は分析をし、だれがその恩恵に与かっているかをみます。そしてその結果に応じて費用分担をします。これはあくまでもイギリスにとっては、新しい政策上の動きでありまして、まだこれを完全にやる、という決定は下っておりません。今年後半になりますが、その他ステーク・ホルダー、利害関係者と協議をすることになっています。

さて、そこで三つ目の課題、気候変動に移ります。これは皆さんにとって大変関心の高い、かつ重要なテーマだと思います。2006年英国政府はスターン教授に対して、気候変動の経済学について研究をするよう委託をしました。スターン博士は日本にも何度もいらっしゃっていますし、この報告書の中身についてもご存知の方もいらっしゃると思います。

結論の部分だけをご紹介しますと、我々が今行動を起さなければ気候変動によって、毎年世界のGDPの5%は少なくとも失われてしまう。しかし、そのリスク、より広い範囲でとらえた場合、その場合毎年グローバルなGDP20%まで影響を受けるかもしれません。

一方で今行動をとり、そして大気中CO₂、これを450から550ppmに維持した場合、コストはグローバルなGDPの1%程度にとどまるだろうと言っています。

さて、これは海運事業にとって大変重要なことです。というのは、海上輸送が今非常に増えているからです。紫色、これは先ほど説明したとおり、海上輸送によって輸入されるモノ、イギリスに輸入されるモノが増えているということです。左のメモリで見て頂きたいと思いますが、こちらの方でブルーを見ますと、世界における海上輸送、これがいかに増えているかが分かります。この成長は今後も続けると思います。

この海運というのは、貨物1トンを輸送する上で、炭素の排出量を考えた場合、最も効率的な手段であると同時に、また輸送手段としての効率性も高まっています。ここでその効率性を示していますが、いわゆる貨物輸送、いわゆるトン数が伸びている中で、船舶の数はそれほど増えていないということが分かります。皆様、特に船主の方々、または船を運用しておられる方々はよくご存知のことだと思いますが、私ども運輸省においてはしばしば、人々の注意を喚起しなくてはならないポイントであります。

さて、申し上げたような背景の下、船舶からのCO₂の排出量も変わってきています。こちらのグラフ、これが船舶からのCO₂の排出量を示しています。下にありますが、国内、そして真ん中にありますが、イギリス発ないしは着の海外からの、ないしは海外への輸送、そして一番上が累積です。海運というのは非常に効率性が高まっている、従ってCO₂の排出量も70年から80年大幅に減ってきています。しかし、今世界の貿易量が増える中、また増えて始めてきています。さて、船舶からのCO₂の排出量、これを推測するというのは、恐ろしく難しいことです。いわゆる推測する方法というのは、様々でありますので、イギリスに関しての排出量、これも見るものによって大幅に数字が違ってきます。しかし、いかなる算定方法をとったとしても、全体的な流れは変わらないと思います。

従ってこのような背景の下、英国は今行動しなくてはならないと考えます。勿論グローバルに取り組むこと、これが例えば地域、ないし国内で行動をとるよりも、遥かに効果的

であるという考えの下、IMO に是非リードして頂きたいと思います。最終的には我々はこの海運からの排出量、CO₂ 排出量に上限を設け、かつ削減をしなくてはいけないと思います。キャップ・アンド・トレード、このやり方が一番良いと考えています。特に世界貿易にとって大切なことは、今後も貿易量が増えるということでありますので、そういった現状の下に、今申し上げたような目標を達成するためには、キャップ・アンド・トレードが最適と考えます。従って IMO の中で、もっとキャップ・アンド・トレードの様々な提案、これを議論して欲しいと思います。最近、日本政府が国内において排出量取引を試すということを決められたと伺い、大変嬉しく思っています。また、我々同様に船舶からの CO₂ 排出、これを削減するための実践的な、また技術的な、また運用上の対策、これも支持します。そういった意味で、日本がなされていること、これは賞賛の意を表したいと思います。つまり、実際にその使われている条件の下での船舶からの排出量、これをインデックス化するという、この試みはすばらしいと思います。これに関しても、IMO で更に議論をしたいと思っています。

そこで今日は最後のテーマ、4つ目の課題、再生可能エネルギーに話を移します。これは環境保護、そして CO₂ の排出量削減と緊密に結びつく話題です。私、海事局長の立場から考えても、また海運という立場から考えても、これは重要なことです。というのは、我々の設備の多くは海上に設けられています。イギリスはもうすでにヨーロッパの中では再生可能エネルギー源で、発電をしている最大の国です。とはいえ、まだ数としては少ないと思います。我々としてはEU側において、法的な拘束力を持つ、より高い発電の目標をこの再生可能エネルギーに関しては、設定してくるだろうと想定します。英国はそのような立場を支持します。これらの目標を達成するために、いくつかの組み合わせが必要になると思います。風力、潮力、そして波力の組み合わせです。特に英国の場合、強風に見舞われることが多い、かつ潮もかなり高くなる場合がありますので、これらの技術を追求するには格好の場所であると考えます。従いまして、イギリス周辺においては、特に船舶の数が密集しているようなところにおいて、検討すべき、魅力的な立地があると思います。

このチャートをご覧になっていただくと、いかに込み合っているかということがお分かり頂けると思います。これはイギリスの沿岸周辺、3ヶ月間に渡ってどのくらいの船舶が通過をしているかという、AIS データを示しています。この紫色の部分、これが一番集中しているところですが、薄いグリーンのところ、これもかなり動きの多いところですが、従って風力、ないし波力の設備、これを設けられる黄色い部分ですが、これは非常に限られていると思います。最初、環境省の同僚にこのチャートを見せたとき、大変心配をしました。例えば、今示したような海域ですが、こういったようにかなり船舶が集中しているようなところであっても、良くここを見ますと、場所さえ慎重に選べば、そういったところであったとしても、再生可能エネルギーの設備を設けることは可能です。ということで、我々としては、デベロッパーと一緒に、立地を決めて行きたい。特に海運に最も影響の少ない場所を選んでいきたいと思っています。必要に応じて、我々は航法施設、対策も新しい物を導入していきたいと思っております、その中には、我々で言う、航行支援

スキームという物もあります。例えば、こういった航行支援システムというのは、ドーバー、またはテムズの支流などでは、かなり既に、設けられている物であります。従って、この辺をきちんと管理さえすれば、一方で再生可能エネルギーの設備を増やし、一方で海運、これをもっと拡大していくことは可能であると思います。

これから数週間、これを如何に達成するか提案について、協議をすることになっています。その他にも、我々が抱えている課題はたくさんあります。ただ、今日は時間の制約がありましたので、敢えて、それらには言及しませんでした。その内の1つ、明らかなことではありますが、海運における安全性です。左がナポリ。ここで、例えばコンテナ船の重量、そしてまた、安全性が問われることとなりました。そして、右側であります。これはブラップポアにおける座礁のケースであります。それから、もう1つが船員、十分な訓練を受けている人の不足ということでもあります。もう1つはクルーズ船の規模が大きくなっている。従って、万が一の際、非難出来るかという問題があります。皆さんの中には、その他いろいろな課題について、考えていらっしゃる方もいると思います。このスライドで、私が今日お話ししたさまざまな課題をまとめております。最後のスライドでは、皆さんに1つ問いかけをしています。我々がこれから検討すべき課題は何なののでしょうか。是非、これからの質疑応答の時間において、皆さんがみた課題。我々が今後検討すべき課題について、お話頂ければと思います。以上をもちまして、私のプレゼンテーションとしたいと思います。

質疑応答に移る前に、私の同僚、ディビット・ミルロイド。彼も壇上に上がって来て欲しいと思います。彼は海運に関する専門家でありますので、一緒にお答えして行きたいと思います。

(拍手)

【司会】：港湾キャパシティや地球温暖化のCO₂の削減、最先端のエネルギーの問題、海上安全、環境保護等の多岐に渡る内容のご講演、大変ありがとうございました。

それでは、引き続き、質疑応答に入りたいと思います。ご質問のある方は、お手を挙げてください。マイクをお渡ししますので、所属とお名前を言ってから、質問をお願い致します。

【質問者1】：日本海事センター研究員をさせて頂いております中村と申します。

最初の方の話の中で、エリントン・トランスポート・スタディーということについて触れられていたと思いますが、その中で「フォロー・ザ・エヴィデンス」というふうに、エヴィデンスの重要性について触れられたと思います。講演中の内容の中でも、幾つか客観的な数字であるとか、分析が必要になってくる場面も多いと思いますが、実際にそのエヴィデンスを把握するといいますか、掘んでくると作業はミニストリーの中、デパートメン

ト・オブ・トランスポートレーションの中でやられているのか、それとも外に、大学等でそういうことを、リサーチを研究する等、外注しているのか、どちらか教えていただければと思います。

【ウッドマン氏】：今おっしゃった両方を私どもはやっておりまして、もちろん運輸省の中にも、かなり、例えば統計を専門とする人達など、私のチームの中にも含まれておりますが、そういった人材はあります。それからまた、エコノミスト、アナリストといったような、そういった人材も備わっていますが、しかしながら、いろいろなことを分析し、そして証拠集めをしなくてはいけない中、人材不足があるということも事実であります。従って、我々としては、このような情報、データ、証拠を集めるという意味では、大変能力に長けておりますし、政府の中でも高い評価を頂いていますが、そうは言いつつも、人手不足がありますので、場合によっては大学を活用する、ないしは民間のコンサルタント会社を活用するということがあります。それに加えて、もう一つ。証拠は何でもただで頂ければより歓迎でございますので、残念ながら、私達は日本語が読めませんが、皆さんがお持ちの何かがあり、それを無償で提供してくださるというのであれば、喜んでお受け取りしたいと思います。

司会：ありがとうございました。その他ご質問ございませんでしょうか。

【質問者 2】：運輸政策研究機構の寺嶋と言います。大変興味深いお話をありがとうございました。運輸部門がこれから、地球環境問題に正しく適応して行くために、政府が果すべき役割というのが、非常に大事になってくると思いますが、従来イギリス政府が、サッチャー政権以来とってこられたのは、マーケット・メカニズムに任せておくのが一番、経済発展のためには正しいと。事実それは有効に機能して来て、現在のイギリス経済の活況があると思いますが、環境問題に取り組む時に、果たして、マーケット・メカニズムだけに委ねていてよいのか。この点について、2つ具体的なケースでお尋ねしたいと思います。お話の中で、チャンネル・トンネルが、まだアンダーユースであって、もっと活用されるべきだというお話がありましたが、このチャンネル・トンネルを建設するにあたっては、英国政府は一切お金を出さない。全て民間資金で賄うという方針を貫いてこられ、フランス側もそれに同調して来たと思いますが、結果としては非常にコストが高くなって、まだアンダーユースだと言われる一つの原因は、そのコストの高さを反映した通行料金ではないかと思います。これを更に有効に活用して貰うために、政府としては何かお考えが有り得るのかというのが一つです。2つ目の点は、お話の中でコンテナ船が非常に大きく、サイズが巨大化しつつあるということですが、お話の中でもあったように、フィリックストーンに非常にコンテナ航路は集中していると思います。コンテナ船のサイズがますます大きくなっていくのに対応した港湾の整備というのは、民間資本の手に委ねていても十分対応でき得るかどうか、港湾料金からの収入でそれが賄え得ると考えられているかどうか、と

いう点についてお伺いしたいと思います。

【ウッドマン氏】：まず、順にお答えししたいと思います。その前に全般的、前提としてお話したいことがあります。まず、我々としてはこのマーケット・メカニズムに依存するということ。そして、この環境保全をするというこの2つの間に、相反するという要素はないと思っております。我々としては、むしろここで懸念されることは、政府が介入をした場合、直接的、ないしは補助金という形で介入してしまった場合、競争を歪めるというリスクが非常に高いということでもあります。海運の場合、いつもこれは懸念されることでありますが、ひとつ介入方法を間違えてしまったならば、非常に簡単に貿易を歪め、且つ競争を歪める結果になりかねません。ということで、大事なことは、まず市場メカニズムを効率的、効果的に機能させ、且つ環境に必要な要素、これを実現するため、市場におけるプライシングのシグナル、いわゆる、価格の動向を注目すべきではないかと思えます。今問題なのは、企業が環境問題を踏まえた意味でのコスト、これを十分に負担をしていないというところにあるのではなかろうかと思っています。もっと環境に配慮すべきであるという意味では、排出量取引、これをもっと普及させることによって、企業は収支バランスを考えるに際して、環境にもっと配慮するようになるのではなかろうかと思えます。そこでまず、最初の質問であります、チャンネル・トンネル（ドーバー）に関してですが、これは確におっしゃるとおり、建設時における借金、これが非常に高かった、多かったということで、利用料、使用料が非常に高くついているという問題がありましたが、最近これは借り換え等によって、かなり状況が変わってきておりますし、使用料も安くなって来ているということがあります。特に企業が益々環境に配慮するようになり、環境をひとつのコストとして捉えるようになった場合、例えばスタッフをブリュッセルに行かせるに際して、果たしてチャンネル・トンネルを使う方がよいのか、飛行機を使う方がよいのかということを選択するに際して、チャンネル・トンネルを使うというケースが益々今後は増えて行くのではないかと思います。それから、コンテナ港に関するのですが、これはいつも問われることですが、果たして民間資金に委ねること、これが賢いことかどうかということが言われます。しかし、もし頼らなければ、我々はここで多額の公的資金を投入することになり、これは当然税収基盤にも影響が出ます。つまり、法人税が引き上げられるということになり、これは非生産的、いわゆる我々が目指すことの逆の結果をもたらしかねません。もう1つとしては、港湾セクターというのは、民間投資先としては非常に魅力的なセクターであります。従って、今もかなりの資金が流入していますが、今後もそうであろうと、想定されます。そういった中で、必ず資金がイギリスに来るように、我々は働きかけなければなりません。ミスミスこういった資金が、例えばシンガポール、中国またはオランダの港湾に向けられることがないように、必ずやイギリスに向けられるようにしなくてはなりません。従って、我々は投資誘致をするということ、これも大変重要なことでありますし、同時に環境保全を考えた場合、大切なのは規制枠組みをきちんと設けるということ。この枠組みさえきちんとしていれば、先程申し上げたような、介入のリスク、

直接的な政府の介入、また補助金という形での介入のリスクによって、競争が歪められ、貿易が歪められるようなことは無かろうと考えています。

【質問者 2】：丁寧なお答えを頂いてありがとうございました。

【司会】：その他にご質問ございませんでしょうか。最前列、マイクのほうを。

【質問者 3】：海洋大学の高井でございます。私はサステナブル・トランスポートということで考えますと、人材の育成というのは大変大切だろうと思っております。このデパートメントが人材育成にまで関係しているかどうか、ちょっと私には分かりませんので、素人っぽい質問をしますが、自国の船員、自国出身の船員を育てて行く為に、どのような努力をされているのか、という話が1つと、どのくらいのアビリティを持った人材を船舶職員として考えていくのか。いろいろ事故が起きると思いますが、その時にどんな対応をしていくのかということは、非常に人の能力というものが関係しているだろうと思います。それをカバーするような安全設備等々があるだろうと思いますが、そんなことを考えるとイギリスではどんな格好で船舶職員を系統的に育てているのか。それから、自国の船員が何パーセントいないとまずいのだというポリシーがあるのかどうかというようなお話を聞かせて頂ければと思います。

【ウッドマン氏】：ありがとうございます。さまざまなご質問。まず、その研修、訓練に関しては、私達は政策、ポリシーを持っております。そして、政府からの支援、資金面での支援も行なっています。これは私達で言う、トネッジ・タックスという、この制度にリンクしているものであり、これを使っているところへは、訓練、これから育成しなくてはならないカデットの人達に対する訓練費用を出すということになっています。政府の方からも、初期の段階での研修、訓練においては 50%の資金を提供しております、政府がスポンサーをしているその訓練のためのスキームなどがあります。ですから、そういったやり方で取り組んでいますが、自国の船員がどの位のパーセンテージかということに関して、きちんとした政策はありませんが、どのくらいの数が必要であるかという数、これは一応、ひとつの基準として設けておりますし、特に海事の能力が必要とされる海域における、さまざまな仕事における数というのはある程度は我々の要求する水準というのはあります。

私の記憶は少し曖昧ですが、今現在、毎年新たに訓練を終える船員数は 1000 人位が必要であるという数字があったと思います。残念ながら、これはまだ、今のところ未達であります、少しずつ増えてきています。去年の数字は確か 600 人位であったと記憶しています。もうひとつ、スキルに関して言いますと、マーチャント・ネイビー・トレーニング・ボードという機関がありまして、これは政府とは独立した専門の訓練機関です。ここがシラバスを作成し、どのような訓練を船員のために施さなければいけないかということ、きちんと規定している機関です。特に海上事故があった場合、そこからの教訓はここに組

み込まれていまして、我々は事故があった際には、それを詳細に渡って調査するための機関もあります。英国の海域において、ないしは英国の船舶に纏わる事故に関する調査は、かなり詳細に渡って行なっています。

最後に私個人からの質問でしめたいと思います。我々、この商業の海運に関しては比較的新しいということで、お聞きしたいのですが、本来民間企業、他の産業であれば、自分達の社員は自分達で訓練をするという風潮があるにも関わらず、なぜ海運に限って言うと、船員は政府が訓練すべきという発想があるのが、どうも納得いかないのが、その辺をみなさまに問題提起として、申し上げておきたいと思います。

【司会】：どうもありがとうございました。まだ、質問があるかと思いますが、予定の時間を過ぎましたので、ここまでとさせていただきます。それではこれもちまして、講演会を終了させていただきます。長時間にわたりまして、熱心にお話を頂きましたイアン・ウッドマン局長へ再度盛大な拍手をお願いいたします。（拍手）どうも、ありがとうございました。