

平成14年3月15日

交通政策審議会海事分科会

開 会

国内貨物課総括補佐

定刻になりましたので、ただいまから交通政策審議会第2回海事分科会を開会させていただきます。

私、事務局を務めさせていただきます国内貨物課の総括をしております池光でございます。よろしくお願いいたします。

はじめに委員の方々の御紹介をさせていただきます。

委員の紹介

続きまして、事務局であります国土交通省より本日出席している者の紹介をさせていただきます。

国土交通省出席者の紹介

海事局長挨拶

国内貨物課総括補佐

それでは、まず議事に先立ちまして、海事局長の安富より御挨拶を申し上げます。

海事局長

海事局長の安富でございます。交通政策審議会の第2回海事分科会の開催に当たりまして、一言御挨拶を申し上げたいと思います。

委員の方々及び臨時委員の方々、御多忙の中を本日の分科会に御出席いただきまして、本当にありがとうございました。また、日ごろから海事行政にいろいろな形で御理解あるいは御支援を賜っておりますことに本席をかりまして厚く御礼を申し上げたいと思います。

さて、最近の内航海運業の環境でございますが、皆さん御承知のとおり、経済が長期低迷しているということもございますし、荷主がある意味では連携また合理化を進めることによって物流に対するコスト低減という圧力が強くなっていることございまして、なかなか厳しい環境でございます。そうは言いながらも、一方では地球環境問題等を背景にして、内航の環境にやさしい輸送手段ということで大いに期待されている面もございます。

そういう中で現在我々としても内航行政に取り組んでいるわけでございますが、総じて非常に厳しいという状況でございます。また、中小の造船工業会、これもどちらかと

いいますと内航船を中心につくっているものですから、非常に環境が厳しいということで、本当は経済が早くよくなっただけが一番いいわけですが、我々も今後どういう行政をしていったらよいかということで日ごろ悩んでいるところでございます。

おかげさまで、現在、内航海運につきましては、次世代の内航海運ビジョンということで、いろいろな方々を集めて議論をさせていただいております。具体的には、今言いましたようないろいろな環境の中でどうやって将来的に内航海運が生きていくのかということを、事業規制の見直しの角度、あるいは社会的規制、特に安全面・船員面の見直しの角度、あるいは技術開発という点でどういうことができるかということで、現在内航海運ビジョンの懇談会を設けて議論をいただいているところでございます。これを鋭意策定いたしまして、できれば4月中にでも取りまとめを行い、また皆さん方の御批判を仰ぎたいと考えております。

そういう状況で、本日は2点の案件をかけさせていただいております。平成13年度～平成17年度までの5年間の内航海運適正船腹量について、さらには平成14年度の造船業構造転換業務に係る納付金率についてという議題でございます。よろしく御審議をいただきたいと思っております。特に適正船腹量につきましては、現在船腹需給が緩んでいるところもございいますので、今後、船腹需給の適正化を図る観点から、内航海運事業の輸送サービスの安定的な供給等を図るために毎年度策定しているものでございます。また、納付金率につきましても、中小造船所の買収事業に要した費用の一部に充てるということで、中小造船業の現在の状況あるいは長期的な事業見通しをもとにしまして、平成22年度末までに計画的に中小造船事業者より運輸施設事業団に納付していただくものの納付金率を毎年度定めるものでございます。本日、御審議の上、できれば御答申をいただきまして、これらを告示したいと考えておりますので、よろしく願いいたします。

本日、いろいろ御審議いただく中で、いろいろな御意見等があるかと思っております。今後の海事行政につきまして多くの課題が山積しております。我々としても引き続き努力をしていきたいと思っておりますので、各委員の先生方の御支援等を賜ればありがたいと考えております。

以上、簡単でございますが、私の御挨拶とさせていただきます。今日は本当にありがとうございました。

配付資料の確認

国内貨物課総括補佐

次に、お手元にお配りしております資料の確認をさせていただきます。

お手元に幾つかの資料を置かせていただいておりますが、議事次第、資料の目次がそれぞれ1枚紙でございます。続きまして、資料1として海事分科会委員の名簿、資料2

として今般の交通政策審議会の諮問、それから資料3として、横長で「平成13年度～17年度の内航適正船腹量について(案)」という資料がございます。資料4といたしましてA3判で「造船業構造転換業務に係る平成14年度の納付金率について」という1枚物の資料がございます。資料5が「中小造船業の現状と対策について」、資料6が「小型船の建造需要の見通し」、資料7が「平成14年度の納付金率について」でございます。

以上、資料7まで御用意しているかと思いますが、資料漏れ等はないでしょうか。

それでは、これからの議事につきましては、分科会長にお願いを申し上げたいと思います。よろしく願いいたします。

議事録の公開について

分科会長

それでは、本日の議題に入る前に、当分科会の議事録の公開につきまして、事務局より説明をお願いしたいと思います。

国内貨物課長

海事分科会の議事につきましては、従前より、情報公開の観点から議事録の公開をさせていただきますが、その内容につきましては、後日、皆様に御相談させていただきますので、よろしくお願いをいたします。なお、本日、この会議が終わりました後にプレス等への対応がございますが、これにつきましては事務局に一任をしていただければと存じます。

以上です。

分科会長

ありがとうございました。

それでは、議事の公開等につきましては、ただいま事務局から説明がありましたとおり取り扱うことといたします。

平成13年度～17年度内航適正船腹量について

分科会長

それでは、本日の最初の議題でございますが、当分科会に審議をゆだねられました諮問第6号の「内航海運業の用に供する船舶の平成13年度以降5年間の各年度の適正な船腹量について」の審議に入りたいと思います。

それでは、平成13年度～17年度までの内航適正船腹量について、事務局より説明をお願いします。

国内貨物課長

それでは御説明いたします。資料3をお開きいただきたいと思います。「平成13年度～平成17年度内航適正船腹量について(案)」となっております。

1ページめくっていただきますと目次になっておりまして、これから説明する内容が書いてございます。1番は適正船腹量を策定する対象船舶で、全部で6つございますが、その船舶について書いております。2番目に、この適正船腹量を策定する方法について、概括の説明をいたします。その具体的な策定方法が3番から6番まで書いてございまして、7番で適正船腹量の答えが出てくる、こういう順番で御説明をいたしたいと思っております。

それでは1ページをお開きください。「適正船腹量の策定について」ということで、1は対象船舶でございます。適正船腹量は、法律上、次の船種について定めることになっております。6つございまして、まず貨物船、その次はいわゆる専用船といたしましてセメント専用船、自動車専用船、土・砂利・石材専用船、油送船、特種タンク船、このような船種ごとに適正船腹量を定めることにしているわけでございます。

次のページをお開きください。ここには適正船腹量の策定方法が大まかに書かれているわけでございます。一番左から右に向かって御説明いたしますが、まず として内航の主要品目別の需要量等実績とございます。具体的に申しますと、鉄鋼やセメントの生産量があるわけでございます。 として、それぞれの品目別の内航輸送実績、鉄鋼をどれくらい運んだのか、セメントをどれだけ運んだのかという実績があるわけでございます。その二つの指標から、 になります。主要品目別の需要量等と輸送量等の関係式、これを私どもは従来から海送比率と申し上げているわけでございますが、これを作成いたします。ここで出てきた海送比率と、もう一つ においてございます主要品目別の需要量の見通しを各業界等のヒアリング等によってお聞きして立てていくわけでございます。そういたしますと、 から の船種別の輸送量を想定していくわけでございます。具体的に言いますと、貨物船の鉄鋼輸送量がどれくらいになるかとか、そういうことでございます。以上が一つの流れです。

もう一つの流れとして輸送原単位を求めていくものがございまして、 としてそれぞれの船種ごとの輸送量の実績がございまして、もう一つ、 で現有船腹量、これはD/W(重量トン)又はm³で把握をしているわけでございます。ここからそれぞれの船種ごとの輸送原単位の実績を求めることをいたしていくわけでございます。これを で適正值というものに想定をしていくわけでございます。

そして、 と をあわせてD/W又はm³表示の適正船腹量を算定し、これと総トンの換算率を想定して、 で総トンとしての適正船腹量を策定する。こういう手続になっているわけでございます。

では、次のページをお開きいただきたいと思います。3ページは主要品目別の需要量等の見通しが書いてございます。「項目」の欄を見ていただきますと、粗鋼国内需要量、石灰石、セメント、自動車等、それぞれの項目について、10年度から12年度までの実

績、それから 13 年度以降 17 年度までの推計が書いてあるわけでございます。ここで推計をどうしたかということが右の備考のところを書いてあるわけですが、私どもは基本的にミクロの推定を行っております。したがって、従来から基本的に業界団体のヒアリングを行っていくという手法で推定をしているところでございまして、例えば粗鋼であれば、平成 13 年度は 10.7 % 減、14 年度はさらに 3.2 % 減というふうに推計しているわけでございます。

以下、同じでございます。特徴的なところを申し上げますと、海上空港埋立土量というものがございまして。これは関西国際空港の 3 期工事、中部空港、神戸空港の三つの空港の埋立土砂でございますが、これについては、その計画をヒアリングいたしますと、13 年度と 14 年度にピークを迎えて、その後漸減していくという計画になっておりますので、ここは数字が大きく動いていくところになっているわけでございます。そのほか、石油につきましては、資源エネルギー庁が需要見通しを持っておりますので、それを採用しているということでございます。

以上のような需要量の見通しをもとにいたしまして、次の 4 ページをお開きいただきたいと思っております。需要量と輸送量の比率（海送比率）を次に出していくわけでございます。見ていただきますと、鉄鋼の 12 年度実績で 66.8 % となっておりますが、これは簡単に言いますと、鉄鋼の生産量の 66.8 % が内航船で輸送されているということと同意義になるわけでございます。この海送比率はそれぞれの品目によってかなり相違がございまして。これは実績を踏まえて将来推計をいたすわけでございます。近年の動向とあまり変わらないというのが基本ですが、この中で、今回は二つ、微調整をしているものがございまして。

一つはセメントでございます。セメントは、平成 10 年に約 64 % だったものが、12 年度は約 70 % というふうに大幅に海送比率が上がっているわけでございます。ヒアリングによりまして、いわゆるセメント工場についてはこの 3 年間は臨海大型工場への生産シフトを進めていらっしゃると思いますが、今後は一段落すると聞いておりますので、この 70 % というところで横ばいにしているものでございます。

それから、一番下の石油の白油でございます。これは平成 10 年度に約 60 % という実績であったものが、12 年度は 51.9 % ということで、8 ポイント減少しているわけでございます。これは、内航船から自動車の方に転換したということではございまして、実は輸送量自身が少なくなっている、いわゆる物流提携等によりまして交錯輸送が少なくなっていることによるものだというふうに理解をしているわけでございます。そういう物流合理化が今後ともまだ若干進むというふうに聞いております。ただ、そろそろ限界だという声もありまして、ここはヒアリングをするのが難しいのですが、私どもとしてはさらに減少するだろうということで、50.7 % という数字を入れているわけでございます。

なお、ここには数字としてあらわれておりませんが、海上空港の埋立土砂の海送比率

は、ピストン輸送をいたしますので非常に高くなります。そういうことで、一般の砂利・砂・石材は 18 % という数字ですが、海上空港の埋立土砂の場合には 89.4 % という数字を使って推定をしているということを注書きで書いていただいております。

次のページをお開きいただきたいと思います。以上のような需要の見通しと船種ごとの海送比率をもとに、輸送量の見通しが次のようになっているわけございまして、6 つの船種ごとに、それぞれの主要品目について実績と推計を書いております。

具体的に申しますと、貨物船の小計の欄を見ていただきますと、12 年度は 2 億 2,300 万トンというものが 13 年度は 2 億 1,300 万トンということで、4 % 減と見込んでおります。鉄鋼が 9 %、石灰石が 7 %、その他貨物が 1 % の減少ということで、この合計がトータルで 4 % 減となっているわけございまして、セメント専用船が 4,700 万トンで、これも 5 % 減、自動車専用船も同じように減少をいたしているわけございまして、土・砂利・石材専用船につきましては、先ほど来申しております海上空港の関係から 63 % 増というふうに大幅に伸びていくわけございまして、これは 13 年度、14 年度は 2 億トン代になりますが、その後急速に元に戻っていくという数字になっております。油送船につきましても 1 % 程度ずつ減少していく、こういう数字でございまして。

次に、6 ページ、いわゆる輸送原単位でございまして、これも過去の実績をもとにして 13 年度推計をしているわけございまして、二つのみ、特異なことを行っております。一つは、土・砂利・石材専用船については、同じように海上空港の観点がございまして、非常に効率のよい輸送が行われることから、13 から 16 という数字に原単位が上がっているということございまして、油送船につきましても、今は非常に船腹が過剰で 9.2 という数字になっているわけございまして、物流の合理化がどんどん進んでおりますので、これが 10 の水準に上がっていくだろうと、このように考えております。

以上のような結果が 7 ページでございまして、これが平成 13 年度～ 17 年度の適正船腹量でございまして、黒で網掛けをしているものが総トンでございまして、白が重量トンということになっております。重量トンで御説明をさせていただきます。

貨物船につきましては、現在、これは 13 年 6 月時点が基準月ということで従来この数字を使っておりますが、282 万 D / W となっておりますが、適正量は 271 万 D / W と見込まれます。したがって、10 万 8,000 D / W が過剰であるという結果になっているわけございまして、これは率にいたしますと 4 % ということになります。

そのほか、セメント専用船、自動車専用船、土・砂利・石材専用船は若干過剰ぎみになっている、ほぼバランスをしている、こういう数字でございまして。

また、油送船につきましては、現在船腹量が 172 万 m³ ですが、適正量は 160 万 m³ ということで計算されますので、11 万 8,000 m³ の過剰というふうに想定されます。率で言いますと、7 % ということになります。

なお、13 年度～ 17 年度までは基本的には同じような推移で行くわけですが、土・砂利・石材専用船につきましては、15 年、16 年、17 年と過剰量が急速に増えていくとい

う動きになるわけでございます。そのことが注の2に書いてございまして、平成15年度以降は海上空港の埋立工場がピークを過ぎることから、計算上は大幅な船腹過剰が予想されているということでございます。しかし、現実には、現有船腹量のうち、総トン数で3割、載貨重量トン(D/W)では25%、31万D/Wは自家用船が営業船に臨時投入されることによって賄われておりまして、工事が終了するとともにこれらが撤退していくことになると考えておりますので、営業船の世界では極端な船腹過剰は発生しないだろうと考えられております。

若干分析をいたしましたところを申し上げますと、貨物船が13年度で11万トン過剰だという数字になっているわけですが、これは鉄鋼産業が生産量を減産したことによる効果が7万トン程度、それから公共事業の関連で石灰石の輸送が減少していることから3万トン程度、残りが一般的なGDPが落ちたことによるものだというふうに想定いたしております。

また、油送船につきましては従来から大幅な過剰であったわけですが、昨年度は18万m³の過剰ということだったわけですが、それが現在は徐々に解撤が進んでおりまして、昨年と比較して6万m³少ない12万m³の過剰ということで、徐々に均衡に向かっているということが言えると考えております。

次に、8ページ、9ページですが、貨物船の中にはコンテナ船とRORO船が含まれているわけですが、これらは輸送対象貨物が紙・パルプ、機械類、雑貨類等でございますが、いわゆる雑貨の荷動きと鉄鋼や石灰石等のいわゆる産業基礎物資といわれるものの荷動きが必ずしも一致していないこともございますので、従来からコンテナ船とRORO船に限って適正船腹量を試験的に算出することをやっているわけでございます。

これも同じように、9ページで輸送量の見通し、原単位の見通しを立ててやっておりまして、結果として10ページをお開きいただきたいと思うのですが、これでいきますと、現在、コンテナ船・RORO船は30万D/Wでございます。適正船腹量は29万7,000D/Wというふうに、ほぼバランスしていると考えられます。しかし、これら雑貨の輸送量は今後も伸びが見込まれます。そういう意味で徐々に船腹が足りないという推計になっているわけでございます。14年度は1万5,000D/Wが不足ということで、1年ごとに1万5,000D/Wぐらいつつ不足していくのかなという計算になっております。1万5,000D/Wといたしますと、RORO船は1隻1万トンぐらいですので、1.5隻ぐらいつつ足りないのかなというふうに想定されます。

以上、簡単ですが、御説明を終了いたします。

分科会長

ありがとうございました。

ただいま御説明がございましたことについて、御質問、御意見がございましたら、お願いいたします。

委員

でございます。

ただいま適正船腹量のお話を伺いまして、先行きは明るいということで大変うれしいことには存じておりますが、我々造船業界は今現在が極めて低水準でございます。これは、先ほどもお話がありましたように、日本の発着貨物が少なくなっているとか、内航船の過剰、また現在実施中の暫定措置事業の影響もあると思われます。そのために、内航船をつくっております造船所の7割ぐらいが今は手持ち工事がなくて、企業の存続も危ないのではないかという心配が出ているところであります。

もちろん我々も、先ほどお話がありましたコンテナ船やRORO等、いわゆるモーダルシフト船、CO2問題の、省エネ船といいますが、環境にやさしい船というような努力をいたしておりますが、日本の内航の船を今後立派につくらせていただくという観点からいきますと、こういったモーダルシフト船等の老朽船のリプレースをできるだけ前倒しにさせていただいて、ある程度平準化した工事量が欲しいというのが造船業の現実であります。実際問題、難しい点も多々あることはよくわかっているのですが、政府、荷主の方、船主さんの方々には、できるだけそのようにお願いをいたしたいなという気持ちであります。

以上です。

分科会長

どうぞ。

委員

でございます。

今の委員のお話に云々するわけではございませんけれども、ここの数字そのものはどうしても過剰ということが出ておりまして、我々としても非常に残念だと思っております。と申しますのは、皆様御承知のとおり、暫定措置事業を国交省の御指導のもとに4年前から始めまして、4年間で、直近のベースで考えましても隻数で約1,000隻、重量トン数で120万トンという船をマーケットから減らしてきたわけですが、なおかつ資料にありますように各船種が全部過剰であるということでございます。これは基本的に構造の問題だろうと思っておりますが、我々といたしましては、現状をさらに深く認識いたしまして、それぞれコスト低減を図るべきだという議論はしておりますが、それが十分に追いつかないのが現状でございます。

しばらくはこういう状態が続くということですが、従来、内航海運業者は非常に打たれ強くて、なかなか倒産せんではないかということが言われていたわけですが、昨今に至りましては、地方をはじめとしてそれが相当顕在化してまいりました。そうした処理の案件が総連合内部でもいろいろ出てきております。そんなことにも対処しつつ、今後とも船を減らすことに重点を置きながら、それをやることによって次の新造船に移り変わるということをやっていきたいと思っておりますので、よろしく御指導のほどをお願い

いしたいと思っております。

分科会長

ほかに御意見ございますでしょうか。

委員

二つの質問と一つ意見らしきものを言わせていただきたいと思います。

一つは、「適正船腹量」ということで需要量にも原単位にも「適正」という文字が入っておりますが、この「適正」というのは、例えば船腹で言えば船腹の過不足がなしという意味で私は理解しているのですけれども、それでよろしゅうございますかという点でございます。

もう一点は、先ほどお話が出ましたように現在国交省がモーダルシフトの目標を掲げているわけですが、これは本来的に市場が判断すべきもので、目標どおりにいくかいかないかというのはまた別問題だと思いますけれども、仮にその目標が 50 % だったとしますと、その 50 % を達成するというのであれば需要がどうなのかというチェックはされているのかどうか。これが質問の 2 点目でございます。

もう一点は、これはもし可能であればという点ですが、3 年間の実績値と 5 年間の推計値を出しておられるわけです。将来推計が当たる当たらないということが非常に難しいことはよく存じ上げているのですけれども、実績値と推計値が表記可能といえますか、過去このように推計したけれども実績はこうですよということの対比ができるのであれば、資料とすれば非常に客観的になるのではないだろうか、そんな感じがしました。ただし、これは実務上の問題がありますので、私の個人的な感想ということで言わせていただきました。

以上でございます。

国内貨物課長

「適正」という文字には、いいとか悪いとか、そういう意味があるのではないかとこの御質問だと思うのですが、この数字自身は純粹に数学的・物理的な意味で使用させていただいているということでございます。実は、なかなか難しいものでございまして、内航船の荷物は季節波動が非常に大きいわけでございます。石油にしても鉄鋼にしても非常に大きゅうございまして、私どもは基本的に 4 番目の月をベースに調べるといいですか、4 番目の月をゼロとして、それをもとに過剰か過剰でないかということをやっているということでございます。

2 番目に、モーダルシフト率 50 % 増との関連はどうかということでございます。この率自身、中長期的な目標でございまして、私どもが今やっているのは 1 ~ 2 年のミクロのところはかなり力を入れているということもございまして、厳密なチェックはしておりません。

3 番目に推計と実績を出してみたらどうかということでございます。そういうことで私はいろいろ見ているわけですが、なかなか推計が難しいということになっておりまし

て、これは引き続き方式等を見直していく必要があるだろうと考えているところでございます。あまり答えになっておりませんが。

委員

ありがとうございました。

分科会長

どうぞ。

委員

実は私、ただいま 委員がお聞きになったことと全く同じことを聞かつもりでした。私の考えでは、2ページの図で見えますと、一番右側の方に使われている「適正船腹量」の「適正」というのは需給のバランスをとるのが適正という意味で多分今まで使ってきたのだろう。それから、 の「適正值」の「適正」は、数字として妥当なという意味で適正という言葉が使われているのではないだろうか。私はそういう意味に判断をした上で、「適正船腹量」というのが議論の一番中心の言葉になっていますので、違う意味での「適正」という言葉は別のところでは使わない方が紛らわしくないのではないか。したがって、 のようなところは「適正」は外した方がよいのではないかという気がしております。

これから先は私の感想です。今の 委員のお話とも多少関連しますが、現在出てきている議論の中で、適正船腹量の提示が行政として必要なことなのかどうかという議論もある。つまり、需給のバランスを保つというときに、需要の方を推計する。その需要の推計自体は、いろいろなことを最大限に生かしながら出されている数字ですので、その内容について私は全く異存がありませんけれども、ともかく需要サイドを推計して、それに適合する供給量を考えるということだと、これはまさに各事業者・各企業の自己責任でやるべきことであるというのが一般によく言われている議論なわけですね。しかし、そこはこの世界の特殊な状況、伝統もありますから、こういうものを行政サイドが一つの指針として示すこともいいではないかという議論が一方であると思います。

それに対してもう一つの議論として、適正船腹量というものを今後もずっと行政サイドとして掲げて示していくのだとすれば、その中には、もう少しポリシーといいますか、政策的な意味合いを含んだものであってもよいのではないかという考え方もあるだろうと思うのです。その場合、ここに出してくる数字の中には、モーダルシフトの推進や環境の問題その他のことは特に表面的には出てこないのですが、私はそれを主張しているわけではありませんけれども、一つの考え方としては、そういうものをもっと積極的に打ち出すと、また今までとは別の意味で適正船腹量の提示の意味が出てくるのではないか。そんなことを考えていました。

以上です。

海事局長

今の点と先ほどからいろいろな議論が出ている点、あわせてお答えしたいと思います。

適正船腹量を今後どうしていくのかという議論は、我々自身もまたいろいろな議論をしていかなければいけないと思っ​ていま​して、先ほど挨拶の中でも申しましたけれども、次世代の内航海運ビジョンの中でも、明確に廃止するとか言っているわけではないのですが、それとなくにおわせているところもご​ざいます。今までのような船腹調整事業自体をやっていたときと、暫定措置事業に移って、広く言いますと行政的にも需給調整は行政が一々判断しないと​言っているときに、船腹量自身を続けることが果たして妥当なのか、続ける意味があるのかという議論が一方であると思​います。

ただ、そうは言いながらも、我々としては、内航海運業というものはいろいろな意味で情報がわからない点もあるとい​うことで、はやりの言葉で言えば、どうやって情報公開していくか、あるいは適正な指針なりを出していくかとい​うことは必要かな思っ​ていま​すので、「適正船腹量」を今のような形にするのかどうか、あるいはもうちょっと別な形でやるのか、あくまで適正船腹量に移行しなければいけないという形での行政的な指針ではなくて、今でもある意味では指針なの​ですけれども、適正船腹量の定め方の今後のあり方、やり方については我々としても少し議論をしていきたいし、まさにビジョンの中でもそういう点をいろいろ御議論させていただいているところ​です。

もう一つは、モーダルシフト化率等、そういう率を我々は一応の目標として掲げてお​りますが、これを実現する手法としてちゃんと確立した政策手法があるかとい​うと、これもまたなかなか難しい点があるわけ​でござ​います。今度の地球環境問題でも、CO2換算で、例えば内航海運のモーダルシフト等を行うことによ​って100万トンの削減を行うのだとか、いろいろ出してありますけれども、果たしてこれをどうやっていくのか。具体的に積み上げがあるかとい​われると、なかなか難しいところ​でござ​います。

したがいま​して、モーダルシフト化をどうやってやるかとい​うことについても、行政がこうやれ、ああやれとい​っても、これはついてくるものではない。トラックとの競争との観​点でコスト低減をどう図っていくのか、あるいはサービス水準をどう上げていくのか、そういった面で荷主に使ってもらえるようにするためにはどう​いう工夫が要るかとい​うことを考​えていかないと、結局は絵にかいた餅になりかねないと思​いますので、今回の内航ビジョンでも、幾つかの方法論としてそういうことを掲げてやっ​ている現状だとい​うことを御理解賜りたいと思​います。

分科会長

どうぞ。

委員

大変細かいことですが、2ページで、まではいろいろなシナリオが入って、当たる当たらないは別にして、よくわかるのですけれども、原単位の適正值の方につ​きましては、私自身、かなり意思が入っているのではないかと思​ったんです。おしなべて上がっている。すなわち、経営を圧迫しないためにはこのぐら​いの原単位を確保したいとい​う意思が入っているのではないかと思​ったんですけれども、先ほどの説明を聞きますと、

物流合理化といいますか、効率化がかなり進んでいって原単位も当然上がっていくだろうと。そういう意味で言いますと予測だろうと思うのです。その辺、委員の御指摘にもありましたが、ここは「適正」というよりも、何らかの意思が入っているのか、それとも効率化していくという予測なのか、どちらなのかということ非常に疑問に思ったんですが、いかがでしょうか。私、理科系なもので、細かいことが気になったんですが。

国内貨物課長

意思を入れているつもりはないのですけれども、この原単位というのは各年で実績値が違うわけでございまして、その中のよい数字といいたし、できるだけ直近で非常に船が動いていたときに近い数字を採用するようにしているところでございます。それが意思だと言われれば、意思かもしれません。

委員

私が申し上げたいのは、例えばトラックでも稼働率とか積載効率ということがありまして、事業者の方から言いますとなるべく積載効率を上げたいし、社会コストという面でもなるべく上げなければいけない。環境問題もそうですね。そのときに、事業者の経営的に見ますと、この原単位を上げたいわけですね。一方で余剰の状況がある。そうすると、多分競争との関係でいろいろ話が出てくると思うのです。

そうしますと、これは全体の話ですので、「適正」という意味が何なのかなと思ったんです。一番いいのは、効率化が進んでいこうと、そういったことでこういった原単位が推移していこうと、当然その中には競争も起きてくる、そういった説明が一番いいと思ったんです。そうでなければ、経営を維持していくためにはこれぐらいの原単位を確保しなくてはならないのだと……。それを私は意思だと申し上げたんです。

国内貨物課長

この数字であるべきだという意味はございません。私ども、採用するときには、なるべく近い数字、あるいは理想的な輸送環境にあったときの数字を採用しているというところはございます。

委員

そうしますと現在は適正ということなんですね。

国内貨物課長

そこは確かに適正という意味が入っているのかもしれませんが。去年の数字を必ず使っていますというわけではないのです。

委員

はい。失礼しました。

分科会長

どうぞ。

委員

ちょっと教えていただきたいのです。9ページの「コンテナ船・RORO船の輸送量の見通し」、これはずっと大変いいわけですね。これは中身が何なのですか。どこがきいて右上がりなのか。ほかのところは大体横ばいか程度なのに、ここだけが上がっている。これが一つ。恐らくヒアリング等よりも具体的な数字だと思うのです。

もう一つは、14年度からかなり厳しい状況で、不足が出てくるわけではありますが、この点は、先ほど委員の皆さんが御指摘なさいましたように、国土交通省としては50%を達成すべしという大きな目標を掲げたわけですが、政策遂行上、ここら辺はどういう形で実施をされていくつもりなのか。

以上の二つ、教えていただきたいと思います。

これは雑貨でしょうね。恐らく予想は。

委員

雑貨でしょうね。

国内貨物課長

雑貨なのでございますけれども、実は内航海運というのは雑貨が非常に弱いところがございます、雑貨全体の2割弱しか輸送してなくて、あとの8割はトラックが輸送している、こういうことがございます。ただ、ここ数年、内航海運も努力しております、過去3年間の伸び率は、元が低いものですから、結構高い7%近い伸びを示しているわけです。したがって、元が低いものですから、ちょっとした数字でも高い伸びを示していくということがございます。そういう意味で、この数字は基本的には過去の実績値でございます。実績自身も11年から12年にストンと上がっておりますが、これは統計のちょっと変わったところがございます、従来、貨物フェリーと言われていたものが12年度に半分入っているところがございます。それが13年度に若干平年度化されていっていることと、今申し上げた全体として7%程度伸びていること、その両方が入って、こういう高い伸び率になっているということがございます。

したがって、モーダルシフト率は当初は40%ぐらいだったわけございまして、それを50%にするというのが目標ですが、その目標に徐々に近づいている。これは、珍しいのですが、非常にいい成績を達成できている分野でございます。

委員

どうもありがとうございました。

分科会長

ほかにもございますか。

よろしゅうございましょうか。

いろいろ御意見いただきましたが、本件につきましては資料3で提出されております内航適正船腹量について御異議ないものとして、これにより答申することといたしたいと存じますが、いかがでございましょうか。

〔「異議なし」の声あり〕

分科会長

どうもありがとうございました。

それでは、適正船腹量につきましては、当分科会の決議をもって交通政策審議会の答申とするということで、事前に今井交通政策審議会会長の御承諾をいただいておりますので、これをもちまして答申といたしたいと思えます。

造船業構造転換業務に係る平成 14 年度の納付金率について

分科会長

それでは、次の議題でございますが、当分科会に審議をゆだねられております諮問第 7 号の「平成 14 年度の納付金率について」の審議に入りたいと思えます。事務局より説明をお願いいたします。

造船課長

それでは説明させていただきます。主として資料 4 で説明させていただきます。補足的に以下 5、6、7 の資料を使わせていただきます。

中小造船業の納付金率をお決めいただくわけですけれども、それにつきまして、まず中小造船業の現状とそれに対する対策を御説明させていただきます。

先ほど 委員からも御説明がありましたように、今の日本の中小造船業は非常に厳しい状況にございまして、平成 2 年、3 年ぐらいがピークでしたけれども、特に 9 年度以降の建造量は非常に大きく減ってきている。平成 11 年度の建造量は最近の比較的好調だった平成 5 年度の約 3 分の 1 までに減少しておりまして、現在もそういう状況が続いているところでございます。そういうことで、中小型の船をつくる造船事業者は約 80 社程度でございますけれども、現在、その約 7 割の事業者が手持ち工事が無いという状況でございます。

そうした中小造船の非常に厳しい状況がございまして、それに対する対策を幾つかまとめております。全体で 5 つに大別しておりますけれども、一つが今日御審議いただく構造対策でございます。今、需要低迷で造船所の建造能力が過剰である、構造的な面があるということでございまして、運輸施設整備事業団、前は造船業基盤整備事業協会であったわけですけれども、そこが過剰な造船の土地・設備を買収し、その買収した土地・設備を造船業以外の者に売却していく事業です。これは政策投資銀行あるいは市中銀行からお金を借りてやっていく。その原資は基本的には土地の譲渡や設備譲渡、それから基金がございまして基金運用益、それから残存の事業者は、需給が少し引き締まって、その反射利益が出てくるという観点から納付金をいただく、こういうことを事業として行っていくということでございます。

は経営基盤の強化ということで、後ほど説明させていただきますけれども、経営革新支援法に基づき、基盤強化対策を行うということでございます。

が雇用対策でございます。これは、雇用調整助成金等、教育訓練・出向等を行う事業者に対して交付するものでございます。

が信用補完でございます。中小造船事業者の資金調達の円滑化を図るため、無担保で借りられる限度額を倍増していくというものでございます。

が需要創出です。これはなかなか難しい面がございますけれども、特に国としてやれるものとして、官公庁船、これは小型巡視船あるいは地方自治体の船等ですけれども、こういう時期にできるだけ前倒しをして建造していただくよう、当局としてお願いをしたりしております。特に補正予算等のときに、それなりに巡視船等を前倒し発注いただいているということでございます。

補足的に、資料5の4ページを見ていただきたいと思います。中小企業経営革新支援法というものがございまして、これは基本的に二通りの制度でございます。上の経営革新計画というのは、基本的に前向きの方策を行っていくものに対して恩典が得られるもので、これは特に業種の指定がございません。その下の経営基盤強化計画というのは、特定の業種、非常に厳しい業種を対象としておりまして、1万トン未満の船を建造する造船所や船用機関等が政令指定を受けておりますので、経営基盤強化計画をつくりまして、13年11月に国の承認を得ているところでございます。これは主として日本中小型造船工業会や地方の小型船舶工業会、そういう単位で新しい事業を実施していく。それに対する各支援措置が設けられているということでございまして、昨年の11月ですから、今、そうした対応をとろうとしているところでございます。

5ページは省略させていただきます。6ページ、雇用対策です。これも基本的には総トン数1万トン未満の船舶の製造・修理業が対象業種となっております。14年3月31日ですから本年度末までということですが、先ほどの経営革新計画等に承認されているものについては、その期間、これまでと同様の交付条件が延長されることとなります。特に今は仕事量がない状況が続いておりますので、こういう制度に基づきまして、何とか数年間をしのいでいくということで対応をとらせていただいているところでございます。

その次は信用保険法に基づく信用補完制度ですが、これは一般に加えて同枠の別枠があるということで、これも同様に業種指定されているものでございます。

以上が中小造船業の状況とその対策のまとめでございます。

引き続きまして、建造需要の見通しについて御説明させていただきます。結論的に申しますと、実績で平成2～6年度が毎年約45万トン程度、それが7～11年度は29.22万トン、13年度は約18万トンと見込まれております。予測は、14～17年度が約23万トン、18～22年度ぐらいに少し回復して34万トン程度ということでございます。これは資料6に基づきまして概略説明させていただきます。

資料6の1ページに予測手法がございまして、簡単に説明させていただきます。先ほどの内航船腹の需給とちょっと違っていて、長期的なものですから、基本的には経済

見通しや主要産業の将来展望、GDPの伸びとか、そういうものをベースにやっております。内航・近海別に船種ごとに輸送量の予測を行い、それに基づきまして必要な船腹量を出していくということで、現有船腹量との差、増減で建造需要を出す。もう一つは、解体あるいは喪失船腹量が当然生じてきますので、そこを加えて建造需要量が出てきます。これに全体に占める5,000トン未満の船のシェアを掛けて、5,000トン未満の内航船あるいは近海船の需要予測を行います。それから、造船でございますので、必ずしも国内需要だけではなく、純粋な輸出船や漁船等がございますので、それを加味して、最終的に中小型新造船の建造需要予測を出すということでございます。

2ページが内航船ですけれども、簡単に御説明させていただきます。将来のGDPの伸び等は、今は予測が大きく変動したりしておりますけれども、基本的に閣議決定されているものをベースに将来予測を出しておりますして、それに基づいて主要産業別に相関分析を行って消費量等を推定しているというのが(2)でございます。

3ページは、そういうものに基づきました内航船の輸送量について、平成5年度あるいは10年度の予測を行い、そして必要な船腹量を出していく。今回は内航船の適正船腹量も同時期にやっておりますし、特に足元の内航船の適正船腹量の方はヒアリング等によってきちんとつかんでおりますので、その辺を加味して、必要な修正等も行いながらやっていっているという状況でございます。

4ページですが、同様に、近海船につきましてもアジアの経済見通しを用いております。これも予測がなかなか難しいのですけれども、アジア開銀の数字やOECDの分析結果等を加味したもので予測を出しておりますして、それに基づいて(2)の輸送量を推定しているということでございます。

次の5ページですけれども、そこで必要な船腹量を予測します。

次に、解体・喪失です。これは、過去の船齢、船が何年ぐらいまで使われたかというデータがございますので、それに基づいて解体量を推定するということでございます。ケース1というのは、基本的に今の状況の残存率を使う場合です。船によって違いますけれども、大体15年ぐらいでスクラップされている。ケース2というのは、今、非常に厳しい状況でございますので、保有船をできるだけ長く使用する傾向が強まっておりますして、さらに5年程度伸びていこうということ予測したものでございます。

近海船は過去の予測をそのまま使わせていただいているということでございます。

最終的にそれを取りまとめたものが6ページの表でございます。内航船は、実績はこのようなことになっておりまして、相当急激に落ち込んでいっている。特に平成2年以降、バブルの影響等もあって、非常に伸びた時期から見ると急激に落ち込んでいる。ケース1が今までの残存度、ケース2のさらに5年ぐらい延びていく場合はさらに落ち込みが厳しいということでございます。

近海船は予測値に基づいています。

それから、純粋な輸出船や漁船はなかなか推定しづらいものがございますので、基本

的には過去の平均的な数値を入れさせていただいておまして、平成2年度～5年度までの約3年間では、ケース1で比較的高くいくとすると28万トンぐらいということでございます。それから、低いケースといいますが、船齢が長くなれば約23万トン、それから、6年～10年度が約39万トンと約34万トン、おおむねそのような推定にしております。

資料4に戻りますが、そういうことで将来の予測については比較的lowのものの方が安全ということもございまして、14～17年度が22.8万トン、18～22年度が34万トン、これだけの建造量が予測できるということでございます。

3番目が納付金率の件でございます。先ほど構造対策で説明しましたように、当初は10造船所ぐらいの買収を想定していたのですが、結果的に2造船所になって、約13億円で買収を行ったということでございます。

そういうことで、必要な経費としては、買収に係る資金の借入れが約14.8億円でございます。それから、事業費で土地・設備の管理費、公租公課を含めて3.2億円、それからそれを管理していく一般管理費が6.5億円、合計24.5億円の経費が必要になってくる。

それを充当するために、一つは、買い上げた土地・設備を譲渡していくわけですがけれども、その譲渡収入が約8.3億円見込めます。13億円で購入した土地・設備ですがけれども、基本的に設備類はなかなか売れないという面もございまして、8.3億円程度と見込まれます。それから、基金運用益等、その他収入が2.6億円ぐらい確保できます。したがって、23.5億円にするためには平成22年度までの納付金の総額を13.6億円確保する必要があるということでございます。

(3)の収支見通しに書かれておりますのは、先ほどございました建造需要見通しがございまして、それから建造契約額がございまして、これは現状の実績に基づいたものですがけれども、それに納付金率を掛けていく。それで掛け算していきますと納付金額が出てきまして、13.6億円にするための納付金率を決めていく。

先ほどいろいろな御指摘がございましたように、造船業界は非常に厳しい状況にございます。(参考)にありますように、昨年度の審議会における納付金率計画では、14年度から0.1%をお願いしていきたいという計画を立てていたわけですがけれども、来年度も同じように厳しい状況が予想されることから、14年度はとにかく現状を据え置いて、少しよくなるであろうと予想される15年度以降に少しずつ納付金率を上げ、最終的には13.6億円を達成するというところでございまして、このような計画を立てさせていただいているところでございます。

なお、資料7で一部補足説明をさせていただきますと、5ページに今説明したようなことをもう少し細かく書いておまして、総額に対して返済する額が書かれております。10～12年度、13年度、14年度、この辺は機械・設備類を売却した収入ということで、15年度以降に基本的に土地の売却をしていくということでございます。納付金については

そこに書かれているとおりで、その他というのは協会の資産、基金繰越の運用益でございます。

ここに支出も書かれておりますけれども、6ページをごらんいただきますと必要経費についての全体計画が書かれております。

事業費は、基本的には売却していくためのもろもろの経費、公告したり説明会を開いたり入札を行ったり、そういうことが続いております、2カ所ですが、基本的には17年度までに完売するということで、公租公課の固定資産税等が変わっている。

借入金の返済については、基本的に3年据え置き、7年償還ということで、買収の時期、年度が1年ずれていることもございまして、基本的に元利均等で返済していく。借入金の返済で、一部、最初は2億円と高くなってございまして、つなぎ資金を借りたりする関係から若干多くなっておりますけれども、基本的には元利均等で返済していく。

それから、一般管理費は、17年度までについては売却のために2~3人必要ですが、18年度以降は納付金の収入業務だけなので、極力抑えていくという対応をとることにしております。

したがいまして、今回、納付金率につきましては0.05%をお願いしたいということでございます。

以上で全体の資料の説明を終わらせていただきます。

分科会長

どうもありがとうございました。

ただいま御説明がありましたことにつきまして、御質問あるいは御意見がございましたら、どうぞお願いいたします。

委員

でございます。内航船、それも比較的小さな船の内航船を建造している造船業界を代表して、ちょっとお話しさせていただきます。

私どもにとりまして重要関心議題であります建造納付金率につきましては、内航海運業と造船業は車の両輪と例えられるように密接な関係がありますので、決して御協力を惜しむものではありません。しかし、今の御説明にありましたように、現在、我々内航船をつくるような小さな造船業界は惨憺たる状況にあります。先ほど来のお話のように、過去には80社とか70社ぐらいの建造造船所がありましたのが、現在手持ち工事を持っているのはほんのわずかだということで、10社程度しか動いていないのが現状でございます。このままの状況が続くのであれば、各社の技能者は離散するであろうし、また多数の関連企業の方々も転廃業を余儀なくされるのではないかと。そうなりますと、新造、修繕ともに事実上できなくなる可能性があります。まさに業界としては非常事態に突入せざるを得ないということになりかねません。

このような現状を御理解いただいて、現行制度における納付金が造船所の経営にとりまして負担にならないよう、我が国経済の活性化、ひいては内航船の需要喚起を図って

いただくよう、私ども小型船舶工業会における内航船建造量を増やしていただき、納付金率が低くて済むような対策を強力に推進していただくようお願いしたいと思います。また、当然のことでございますけれども、業界の景気がさらに悪化するようなことになるとすれば、これは当然あってはならないと思っておりますけれども、そのようなときには、現行納付金制度が空洞化しないよう、率の見直しなども含めて対策をよろしくお願いいたします。

以上、2点ほど申し上げて終わります。よろしくお願いいたします。

分科会長

ほかに。

委員

ですが、委員からお話しいただきましたこと、我々も全く同じでございます。14年度につきましては前年までの0.05%に据え置くということでございますので、これはそのようにさせていただき、また14年度以降につきましても、今お話がありましたように、できるだけの需要を喚起し、建造量を増やしていただければ、納付金制度も比較的前倒しできるわけでございますので、今後につきましてもまた低く抑えることができるように、よろしく願いをいたしたいというふうに考えております。

以上でございます。

海事局長

今、事業者の方々からいろいろお話がございました。どうやって中小造船業の需要回復をしていくかということが大きな問題ですので、先ほど課長からありましたような対策を含めて、現在予想しております建造需要量以上に伸びてもらうように何とかしていきたいと思っております。率についても、今後の状況によってはいろいろ見直してくれというお話もございました。我々としても、状況を見ながら、皆様方の大きな負担にならないようにということを考えながら、ぜひ対応していきたいと、このように考えております。

分科会長

ほかに御意見ございますでしょうか。

それでは、御意見をちょうだいいたしました。平成14年度の納付金率につきましては、0.05%、すなわち1万分の5とすることについて御異議がないものとして、これにより答申することといたしたいと存じますが、いかがでございましょうか。

〔「異議なし」の声あり〕

分科会長

ありがとうございました。

それでは、納付金率につきましては、当分科会の決議をもって交通政策審議会の答申とするということで、事前に交通政策審議会の御承諾をいただいておりますので、これをもちまして答申といたしたいと存じます。

その他

分科会長

今後の納付金率の審議の方法に関して、事務局から御提案があるようですので、御説明をお願いいたします。

造船課長

それでは提案させていただきます。

先ほどの資料4を見ていただきたいと思います。基本的には納付金13.6億円を確保するというごさいます。先ほどもいろいろと御意見がございましたように、造船の非常に厳しい状況を踏まえ、とにかく納付金の絶対額を含めてできるだけ低くしていく必要があるということで、運輸施設整備事業団としては、一つはできるだけ早期に今の土地・設備、主として土地を売却する、それによって管理費も圧縮できるということで、これ自体で納付金の絶対額そのものが抑えられていく。

もう一つは、局長からも説明がありましたように、次世代の内航ビジョン等を含めまして、内航船を活性化する、できるだけ量が増えていくように可能な限り努力していくということでございます。

それから、先ほどの需要予測でも、予測そのものは相当かためにといいますか、厳し目に見ております。ですから、期待を込めるともう少し伸びてくれるのではないかという希望もあるわけですけれども、その辺が一応今までどおり普通に推移すると思しますと、概ねここに書かれております22年度までの納付金率は、今後もこういう形で推移していくであろうと考えております。

したがって、今後の審議の進め方でございますけれども、基本的に法律で定まっておりますので、審議会に対する諮問はこれまでどおり行わせていただきますけれども、海事分科会での審議の進め方としては、ここに書かれておりますように、平成22年度までの納付金率の計画に変更がなく、かつ、建造需要見通しや事業団の業務見通しも大きな変更がないような場合は、委員の先生方は大変御多忙なこともございますので、分科会を開催するのではなく、分科会長に納付金率の設定を御一任いただければと思っております。

なお、造船業の状況がさらに深刻になるとか、そういう状況が出てくる場合がございますら、当然ながら海事分科会をお開きいただきまして、造船業対策なども含めて御議論していただきたいと思いますけれども、こういう形の納付金率の推移であれば、今提案させていただきましたような対応をお願いできたらと思っております、御提案させていただきます。

以上でございます。

分科会長

ただいまの事務局からの提案につきまして、御意見、御質問がございましたら、どう

ぞお願いいたします。

委員

22年度までの数字につきましては、我々も今まで検討に参加しておりまして、これが大きく変わらんということであれば、今おっしゃいましたように分科会長に御一任することに異議ないと思います。ただ、先ほどから何度も申し上げましたように、我々としては極力低く抑えていただきたい。できるだけ早く低くなるようお願いをしたい。また、造船業自体も非常に流動的でありますので、先ほどもお話のありましたように、いろいろ大きな変化があったときは御相談いただきたいということで、いかがかと思っております。

分科会長

ほかに御意見ございますか。

委員

私も基本的には今御説明にあったようなことでよいと思います。変動ファクターがかなり少ないものですからね。厳しいのがドーンと来たときにどうすべきかということは、事務局と分科会長でよく相談されて、分科会長がこれは開いた方がいいよとなれば、御判断いただいて、そうでなければ事務局の提案でよいかと思います。かなり類似した数字でございますから、責任を押しつけることになるのかもしれませんが、大変でございますけれども、私は分科会長に一任の方がスムーズに進むかと思えます。

分科会長

よろしゅうございましょうか。

それでは、ただいまの御指摘、御意見を尊重して、今後は今日御説明がありました方針に従って、諮問はこれまでと同様に行っていただきますが、海事分科会における審議の進め方といたしましては、今回事務局から示された22年度までの納付金率の計画に変更がなく、かつ、建造需要の見通しや事業団の業務見通しに大きな変更がない場合は、分科会を開催せず、分科会長に一任として処理させていただくことといたしたいと思えます。よろしゅうございましょうか。

〔「異議なし」の声あり〕

分科会長

どうもありがとうございました。

それでは、以上で本日の議題は終了いたしました。ほかに何か御意見等はございますでしょうか。

事務局からは何かございますか。

国内貨物課長

特にございません。

分科会長

それでは、以上をもちまして交通政策審議会第2回海事分科会を閉会いたします。

本日は、委員の皆様、お忙しいところを御出席いただきまして、ありがとうございました。

閉 会