

交通政策審議会 海事分科会

第2回 国際海上輸送部会

平成19年4月13日（金）

【事務局】 それでは、定刻より少し早いですが、皆様おそろいになりましたので、ただいまから交通政策審議会海事分科会、第2回国際海上輸送部会を開催させていただきます。

委員の皆様には、ご多用の中、本部会にご出席賜りまして、まことにありがとうございます。私は、事務局を務めさせていただきます海事局海事分科会プロジェクトチームの課長補佐でございます藤田と申します。

本日は、委員及び臨時委員、総員17名中11名のご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ご報告申し上げます。

また、本部会は、情報公開の観点から、会議自体を公開するとともに、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いたします。

それでは、本日ご出席されている委員及び臨時委員の皆様をご紹介します。

今回は、第2回目でございますので、席上に配付してございます座席表にてご紹介にかえさせていただきたく、また、今回初めて部会にご出席の臨時委員の3名の方のみ、この場でご紹介させていただきたいと思っております。

社団法人日本物流団体連合会会長の岡部正彦委員です。

早稲田大学教授の河野真理子委員です。

日本政策投資銀行副総裁の山口公生委員です。

なお、国立情報学研究所教授の浅野正一郎委員におかれましては、所用のため1時間おくれてご到着とのことでございます。

また、馬田委員、佐々木委員、南部委員、西岡委員、榎本委員、渡委員におかれましては、本日、所用のためご欠席でございます。

また、本日は、意見交換のため、委員の代理としてご出席いただいている方がいらっしゃいますので、ご紹介申し上げます。

JFEスチール株式会社の鈴木部長です。

社団法人日本造船工業会の寺門企画部部長です。

石油連盟の山浦専務理事です。

続きまして、マイクの使い方をご説明させていただきます。ご発言の際には、お手元のマイクの「トーク」というボタンを押してからご発言ください。また、ご発言が終わりましたら、再度、「トーク」というボタンを押してオフにしてくださいますようお願い申し上げます。

次に、配付資料の確認をさせていただきます。1枚目が座席表でございます。

その次に、クリップどめをしてございますが、1枚目が議事次第、2枚目が配布資料一覧。

資料1としまして、「委員等有識者からのプレゼンテーションのまとめ」。

資料2といたしまして、「非常時・有事における対応で主なもの」。

資料3として、「日本籍船及び日本人船員の意義・必要性について」。その次に、もう一つ、「日本籍船、日本人船員の意義・必要性」としまして、平成7年の際の資料も一緒にお配りさせていただいております。

次に、資料4としまして、「日本籍船・日本人船員の必要規模について」。

次に、資料5としまして、「今後のスケジュール」がございます。

資料に足りないものがございましたら、事務局までお申しつけくださいませ。

それでは、部会長に議事の進行をお願いしたいと存じます。よろしく願いいたします。

【部会長】 それでは、本日もよろしく願いを申し上げます。

早速ですが、議事次第に沿って議事を進めさせていただきます。お手元の議事次第、本日は議題が5つございます。最後の議題5は、また後で切り離しますけれども、議題1が前回のプレゼンテーション、それから委員の意見のまとめについて。それから、議題2が、非常時等について。議題3が、日本籍船・日本人船員の意義・必要性について。議題4、日本籍船の必要規模について。これらを一括して事務局からご説明をいただいて、後ほど質疑をまとめてさせていただきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

【外航課長】 それでは、資料の説明をさせていただきます。

まず、資料1、「委員等有識者からのプレゼンテーションのまとめ」についてでございます。前回の部会におきまして、安定的な国際海上輸送の確保のための海事政策のあり方についての検討を進めるために、日本船主協会、全日本海員組合、日本貿易会、石油連盟、電気事業連合会、日本鉄鋼連盟、全国農業協同組合連合会、日本荷主協会、シップ・アン

ド・オーシャン財団の各団体を代表していただきまして、委員等の皆様からご意見の発表をいただきました。その結果をまとめたものが資料1ということでございます。表形式でまとめさせていただいておりますが、大きな項目ごとに簡単に内容をご紹介させていただきたいと思っております。

まず、外航海運の重要性・必要性についてでございますが、ほぼすべての皆様から、資源エネルギー、食糧等を海外からの輸入に依存している島国日本におきまして、それらを輸送するライフラインである外航海運は極めて重要であるというご意見をいただいております。

次に、外航海運サービスに対して期待していることということでございますが、競争力のある運賃の安定的な設定。運航の安全性、それから安定的な輸送ということで、配船の頻度、輸送日数等々について、あるいは配船のフレキシビリティ、定時性の確保、突発的な運航の停止が少ない等の点が挙げられております。それから、輸出国・日本の港湾事情への高い対応力、高度な輸送サービスの提供、トラブル時の対応といったことが期待される事項として挙げられておったかと思っております。

2枚目でございますが、将来にわたっての日本船社の意義・必要性についてという点につきましてですが、荷主のニーズによくこたえてくれる信頼性が高いパートナーであるというようなご意見。あるいは、運航の安全性が高い。港湾事情に精通しており、高度な船舶メンテナンス技術・運航技術・管理体制を有しており、世界的に見ても高いレベルであると。あるいは、きめ細やかな運航管理、安全管理を行っているといったご意見。トラブル時の対応力、解決力が高い。また、日本語による円滑なコミュニケーションが可能であると。本社機能が日本にあり、迅速な意思決定が可能といったご意見をいただいております。

続きまして、将来にわたっての日本籍船の意義・必要性についてという点でございますが、非常時における資源エネルギー、食糧等の国際輸送確保は日本籍船が安心であるといったご意見。あるいは、日本籍船の場合、船上における事件や船舶の事故等の際に、日本国の法律の適用による迅速な対応が期待できると。それから、日本籍船の場合、テロや紛争地域からの輸送中に問題が発生した際、いつでも我が国政府の保護を求めることができる。あるいは、平時の話になりますが、平時においては、日本籍船と便宜置籍船が同一の安全レベルで運航されている限りは、コスト面で便宜置籍船のほうが競争力があるといったご意見もいただいております。さらに、非常時を念頭に置いた場合に、我が国に必要な

日本籍船の規模の確定、日本籍船を確保するための制度的対応策の確立及び基本法の制定を受けての省庁横断的な体制での政策推進が必要であるといったご意見をいただいております。主に非常時等に関する言及が多かったかと思えます。

次のページでございますが、将来にわたっての日本人船員（海技者）の意義・必要性についてでございます。ご意見といたしましては、非常時においては、日本人船員による操船が安心であるといったご意見。それから、海上・陸上を問わず、優秀な技能を将来にわたり伝承していくために日本人船員（海技者）が必要だろうというご意見を多くの皆様からいただいております。それから、日本籍船のときと同様でございますが、非常時を念頭に、我が国に必要な日本人船員の規模の確定、日本人船員を確保するための制度的対応策の確立、若年船員の確保策の確立及び基本法の制定を受けての省庁横断的な体制での政策推進が必要であるといったご意見をいただいております。

最後でございますが、我が国において、諸外国同様に支援措置を講じることについてでございますが、外航海運は、国際単一市場で競争を行っており、外国船社と同等の競争条件を整備すべきという点につきましては、ほぼ皆様の同様のご意見をいただいております。その中で、トン数標準税制の導入を支持するといったご意見でありますとか、国家の非常時等も視野に入れて、日本船社、日本籍船、日本人船員の確保のために必要であるといったご意見。それから、外航海運の国際競争力強化が我が国の石油の安定供給に寄与する等々の意見をいただいております。さらには、昨今、高度な操船技術が要請されていることにかんがみて、海技者の教育、育成に向けた支援措置が必要であるといったご意見も出されております。

以上がプレゼンテーションのまとめでございますが、1枚めくっていただきまして、資料1の最後のページでございますが、そのほかに意見交換の際に出していただきましたご意見を簡単にまとめさせていただいたものであります。

日本人船員の議論につきましては、量の議論だけではなくて、質の問題についても検討すべきであるといったご意見。それから、陸上の産業に対しまして、EUの場合のケースですが、アメリカよりもはるかに競争促進的な立場をとっているわけですが、海運産業に対しては助成策を推奨しているということは注目すべき重要な点ではないかというようなご指摘。

それから、船のシステムを含めた技術革新を政策上、どのように考えているのかというようなご質問もいただいております。

それから、安定的な国際海上輸送の確保という目標を達成するための手段といたしまして、トン数標準税制の導入を議論すると。その上で、今後整理すべき事項として幾つかあるだろうということで、そもそもなぜ我が国においてトン数標準税制の導入がおこなわれているのかというようなこと。それから、どのような形でトン数標準税制の導入が日本籍船の増加という効果につながるのかという仕組みについて説明が必要であろうと。また、制度の問題とともに、税率の問題が重要だということで、中途半端な税率でトン数標準税制を導入しても効果がない制度になってしまうので、それはまずいだろうというようなご指摘をいただいております。特に、これらの問題について、整理をする上で、非常時にどうするかということがポイントになるのではないかと。非常時にどの程度の規模の日本籍船・日本人船員が必要かという目標がしっかり定まって、その目標を達成するために効果的な税率を定めるというような議論の組み立てにする必要があるのではないかとというようなご指摘をいただいております。

それ以外に、トン数標準税制等による海運業界の国際競争力の強化と並行しまして、省庁間、省内間の縦割りを排除した貿易諸制度の改革も同時に推進していくべきというご意見をいただいております。

以上が前回のプレゼンテーションと委員の皆様からいただきました意見のまとめでございます。

続きまして、資料2の説明をさせていただきたいと思っております。ただいまご紹介いたしましたように、多くの委員の皆様から非常時等における対応についてのご発言が前回数多くありました。これを踏まえまして、非常時、それから有事という用語がどういう意味内容を含んでいるのか。あるいは、どういう事態を想定しているのか。また、それぞれの事態について、法律でどのような措置が定められているのかといったようなことを1枚でまとめた資料でございます。

まず、非常時と有事と分けてございますけれども、非常時といたしましては、有事を除いて、災害・事故やテロ・政変等の治安悪化があるような事態を我々は「非常時」と呼びたいということでありまして。非常時の輸送に関する制度としましては、災害・事故については、災害対策基本法、及び災害救助法において、都道府県における従事命令が定められております。また、災害・事故のほか、テロ・政変等の治安悪化も対象としたものとしていたしまして、海上運送法において、国による国内輸送の航海命令が定められております。なお、国際輸送につきましては、現在、航海命令については規定をされていないという状況

であります。

一方、有事についてでございますが、有事法制において定められております我が国に対する武力攻撃事態、武力攻撃予測事態、武力攻撃に準じる緊急対処事態。それから、周辺事態法において定められております我が国周辺地域における周辺事態。これが、いわゆる「有事」ということでございます。有事の輸送に対する命令等の法律制度といたしましては、自衛隊法において都道府県による従事命令、国民保護法において、国・都道府県等による運送の求め、周辺事態法において国による協力依頼が定められております。

1枚めくっていただきまして、国際輸送について、非常時における国際輸送の具体的事例として、どういうことが想定されるのかというのをまとめさせていただいたものでございます。

非常時における国際輸送の具体的な想定事例といたしまして、まずは、国内で自然災害や事故災害、あるいはテロが発生した際に、外国から緊急物資を輸送するような場合と、幾つか具体的な事例を書かせていただいておりますが、詳細な説明は省略させていただきます。大きな2つ目といたしまして、外国で災害や治安悪化が発生した際に、邦人を安全な地域に輸送するような場合。それから、3番目といたしまして、便宜置籍国や船員供給国である外国で治安悪化等が発生した結果としまして、当該国籍船が運航できなくなってしまうような場合、あるいは、外国人船員が不足するような場合が想定できるのではないかとございます。そのほかに、災害発生時に外航旅客船をホテルシップとして使用するようなケースも考えられるであろうということでもあります。

3枚目でございますが、先ほど1枚目の資料にも出てまいりました航海命令についてでございますが、災害の救助、その他、公共の安全の維持のために、現在、内航海運につきましては、海上運送法におきまして、自発的に航海を行う者がいない場合、または著しく不足する場合に、国が船舶運航事業者に対し、航海を命じる規定がございます。一方、国際海上輸送につきましては、災害などにより同様の事態が生じる場合も想定されるわけがございます。しかし、現在、規定がないということでありまして、安定的な国際海上輸送の確保という観点からは、国際海上輸送を対象とした航海命令の導入についても今後検討していく必要があるのではないかとございます。今後、具体的な政策を検討する中で、ご議論をいただければと考えているところでございます。

それでは、続きまして、資料3、「日本籍船及び日本人船員の意義・必要性について」という資料につきましてご説明させていただきたいと思っております。資料3とは別に、外航海運・

船員問題懇談会から、平成7年5月に出された報告書の抜粋を参考資料としておつけしておりますが、前回、第1回の部会におきましていただきました委員の皆様からのさまざまなご意見、それから、過去の議論なども踏まえまして、事務局のほうで改めて日本籍船及び日本人船員の意義・必要性についてまとめたものが資料3のペーパーということでございます。

概要を説明させていただきますが、まず、大きなI番目といたしまして、日本籍船及び日本人船員の法的な位置づけということでまとめさせていただいております。日本籍船は、旗国主義に基づき旗国の管轄権行使及び旗国による外交保護権の行使の基準となると。この日本籍船の要件は、船舶法によりまして、船舶運用の意思決定が日本国民主導でなされるものとするように定められていると。また、このような日本の管轄権を適切かつ確実に行使することが期待されているのは、日本人船員であるというようなまとめをさせていただいております。

以下、国連海洋法条約の関連する条文といたしまして、船舶の国籍、船舶の地位、旗国の義務の各規定を挙げさせていただいております。

それから、2ページ目に、船舶法の抜粋も示させていただいております。先ほどご説明いたしましたように、基本的に日本船舶を所有できるのは日本国民、あるいは法人の場合は、代表者の全員及び業務を執行する役員のうち3分の2以上が日本国民なるものの所有に属する船舶が日本船舶ということで定義をされております。

大きなII番目といたしまして、日本籍船及び日本人船員の意義・必要性ということでまとめさせていただいております。まず1番目に、大きなI番で整理をいたしましたような法的な位置づけをもとにして考えられる日本籍船及び日本人船員の意義・必要性ということでございます。

最初に挙げさせていただいておりますのが、非常時等における対応ということであります。四面を海に囲まれ資源に乏しい我が国が、経済安全保障の観点から、日本の管轄権が及ぶ一定の日本籍船を保有することは必要ではないかと。日本籍船は、日本の立法上及び執行上の管轄権下にあるため、非常時等において、日本政府が国家として対応措置をとることができる。また、このような日本の管轄権を適切かつ確実に行使することが期待される日本人船員を常時確保しておく必要があるだろうというふうにもまとめております。

具体的に想定される事態といたしまして、災害・事故等において、緊急に物資や邦人の輸送を行うため、日本人船員の乗り組む日本籍船を使用し得る可能性を常時確保しておく

必要があるのではないかと。また、2番目でございますが、テロ・政変等による治安悪化といった世界・日本の諸事情の変化の中で、貿易物資を輸送する場合には、便宜置籍国等における政治・外交等諸事情に左右されない日本人船員の乗り組む日本籍船が最も信頼できるものと考えられ、これを使用し得る可能性を常時確保しておく必要があるのではないかと。また、船員供給国の事情により、船員供給に支障を来さないように、日本人船員が必要が必要であろうと。特に最近、世界的に船員不足が見込まれておりまして、優秀な船員の獲得競争が行われている中で、優秀な日本人船員を着実に確保しておくことは有意義であろうというふうにまとめさせていただいております。

それから、(2)としまして、日本籍船及び日本人船員の保護という点を挙げさせていただいております。日本籍船は、日本が保護の対象とするものであり、また、日本政府が犯人の逮捕等国家としての対応措置を直接とることができると。外国籍船の場合、例えば、公海上でテロ行為や日本人の殺害等の重大犯罪が発生した場合等に、旗国主義のもと、当該外国籍船は旗国の排他的管轄権に服するということが定められておりますので、当該旗国の同意等がなければ、我が国は強制管轄権——執行管轄権や司法管轄権、こういった管轄権を行使することができないと。さらに、船体や積み荷に対する損壊といった財産的被害については、外国籍船である限り、我が国の強制管轄権は及ばないということでございます。

それから、(3)が、安全の確保と環境保全の観点でございますけれども、海上輸送の安全の確保及び環境保全は、国連海洋法条約において旗国の義務とされております。先ほど説明は省略いたしました、条文に規定をされております。日本籍船及び日本人船員であれば、日本の管轄権のもと、適正に管理され、安全の確保及び環境保全が図られると。海難事故等の際はもちろんのこと、船舶と陸上部門との円滑なコミュニケーション等を考えると、日本籍船、日本人船員を確保することが必要であるというふうにまとめております。

それから、2番目でございますが、少し観点の異なるものとして、船舶運航等にかかるノウハウの維持というのを挙げております。日本の外航海運業が国際競争力を持って持続的に発展する上で、陸上・海上を問わず、内部にその中核となる操船能力及びその経験に裏打ちされた運航管理・船舶管理能力を備えた優秀な技術者集団の保持が必要であると。この際、この経験豊富な日本人海技者は顧客の物流アドバイザーとして評価されており、世界レベルの海事技術者として欠かせない存在であると。このような海技の伝承や技術革新に日本人船員が必要であり、「海のDNA」が一たん途切れたら復活は不可能となると。

また、その教育・訓練の主たる場として日本籍船も必要であるという形でまとめさせていただいております。また後ほどご意見をいただければと存じます。

それから、最後になりますが、資料4についてご説明をさせていただきます。「日本籍船・日本人船員の必要規模について」ということでございます。事務局におきまして、こういった形で必要規模を求めていくかということにつきましては、今検討しております最中ですが、まず、過去の議論、あるいは外国の事例等を紹介させていただきまして、その後、現在事務局が考えております試算の方法をご紹介します、ご議論いただければと思っておりますのでございます。

まず、過去の議論でございますが、平成9年の海運造船合理化審議会海運対策部会の答申「新たな経済環境に対応した外航海運のあり方」というものの中で、日本籍船・日本人船員の必要規模に係る記述がなされております。それによりますと、日本籍船の必要規模につきましては、当時の運輸省は、最低の生活水準を確保するための輸送を、例えば日本籍船のみで行うとすれば300隻程度の船腹量が必要と試算をしております。一方で、全日本海員組合のほうからは、日本商船隊約2,000隻、当時ございましたが、せめて4分の1の500隻程度は必要ではないかという主張がございました。

それから、日本人船員についてであります。関係者の意見に隔たりがあつて、合意を得るには至っていなかったということでございますが、日本船主協会からは、約2,000人という規模が主張されてございます。全日本海員組合のほうからは、約6,500人ということが主張されたということでございます。

それ以外に、答申におきましては、毎年100人ずつ新卒者を採用した場合であっても、年齢構成がかなり高齢化をしているということで、2010年には日本人船舶職員の規模は1,900人となって、2,000人にも満たない状況となるというような当時の運輸省の試算が紹介をされてございます。

なお、約300隻程度という当時の運輸省の試算でございますが、その試算の前提といたしまして、資料1の下のほうにございますが、1つ目として、最低の生活水準を確保するための輸送をすべて日本籍船で行うことを想定すると。それから、最低の生活水準については、生活保護世帯の水準で設定をすると。3点目といたしまして、日本への輸入を対象に考えるという考え方で当時試算をしたということでございます。

2枚目でございますが、外国の事例といたしまして、韓国の国家必須国際船舶につきましてご紹介をいたしたいと思っております。韓国におきましては、コストカットのために便宜置

籍船化が進む中で、有事に備えて、韓国人船員で構成された韓国商船隊を維持するために、「国家必須国際船舶」を指定いたしまして、指定された船舶に、外国人船員にかえまして韓国人船員を2名多く配乗するということにしまして、その分の船員賃金の差額を国が補償するという制度を導入しております。2006年には30隻が指定されておりますが、有事の際に必要な船舶数88隻と試算をされており、ここまで段階的に拡大をする方針であるということでございます。

必要船舶数の考え方でございますが、有事の際、韓国が輸送しなければならない荷動き量を平時の輸入物量の33%というふうに推計いたしまして、その輸送に必要な船舶数を88隻ということ計算をしたというふうに聞いております。

それでは、次のページ、3枚目でございますが、日本籍船の必要規模の試算についてということで、今回どういうやり方で日本籍船の必要規模の試算をするかについて、現在、事務局で考えております考え方の概要を説明させていただきたいと思っております。

まず、試算の前提についてでございますが、1点目といたしまして、すべて日本籍船で輸送しなければならないような状態が1年程度続くことを想定すること。2番目といたしまして、①のような状態におきまして、必要な一定規模の経済活動・国民生活水準を確保する上で必要な輸送力に対応するための日本籍船の必要規模を試算すること。3点目といたしまして、日本への輸入を対象とするという前提条件を置いてはどうかと考えております。

それから、計算のフローを書かせていただいておりますが、まず貨物と、その貨物を輸送する船舶を現状の輸送状況のもとに対応づけをいたしまして、品目別の海上貨物量から船種別貨物量を推計すると。次に、非常時において維持すべき経済活動・国民生活水準を決定いたしまして、当該水準の維持に必要な貨物量推計のための係数を設定して、平時における船種別貨物量にこの係数を乗じることによりまして、非常時等における船種別の必要貨物量を推計するというような手法でございます。次に、船種別平均積載率をもとに船種別必要貨物量から船種別に必要となる船腹量を推計すると。そして、船種別の必要船腹量を船種別平均船腹量で除すことによりまして、海上貨物量を輸送する際に必要となる年間当たりの運航回数を推計して、最後に船種別平均輸送日数と船種別年間運航回数をもとにいたしまして、船種別の必要貨物を輸送する際に必要となる船種別年間必要隻数を推計すると、こういった手順で試算をすることを考えておるということでございます。

1枚おめくりいただきまして、こういった試算をするに当たりまして、最も重要な要素

となるのが、非常時等において維持すべき一定規模の経済活動・国民生活水準の係数をどのように設定するかということが最も試算の結果に影響を及ぼすものになるのではないかと考えております。

資料の4ページ目につきましては、この係数を設定するに際してのイメージをまとめたものでございます。現時点を平時といたしまして、輸入貨物量を100%として、例えば、資料に示しておりますような指標を考慮した上で、非常時等において確保すべき一定規模の経済活動・国民生活水準を維持するための輸入貨物量が何パーセント程度になるのかということを検討してはどうだろうかというものでございます。

まず1つ目の指標といたしまして、我が国における1人当たりGDPを経済活動・国民生活水準の指標として見ていくようなことを考えた場合であります。2005年時点の我が国における1人当たりGDPというのが423万円ということでありまして、これを平時における経済活動・国民生活水準であると仮定をいたしまして、1994年時点で見ますと、それは今と比べて約90%だと。1988年時点のそれは約80%。以下同様に見ていきまして、1960年ごろの時点では約30%、1960年ごろの時点では、現時点と比較して20%程度の経済活動・国民生活水準になるということでありまして、要するに、どのぐらいの年代における経済活動・国民生活水準を維持すべきかという視点で考えるのも係数設定の参考になるのではないかとということでありまして。

次の指標といたしまして挙げておりますのが、1人当たりGDPを経済活動・国民生活水準の指標として見ていく場合であります。先ほどと同様に、2005年時点の我が国における1人当たりGDPを平時における経済活動・国民生活水準100%の水準といたしまして比較をいたしますと、アメリカが日本の約97%、イギリス・ドイツ・フランスが80～85%ぐらい。台湾・韓国が大体約40%ぐらいになるというようなことでございます。

最後に例として挙げております指標が、エネルギー消費量でございます。2004年度における我が国の最終エネルギー消費量というのが統計上最も新しいものですが、これを平時の最終エネルギー消費量と考えまして、これを賄うための資源エネルギー等の輸入貨物を100%とした場合、日本で自給可能なエネルギーである水力発電のみに依存するということと、2%分しか賄うことができないということで、一番下に「水力発電のみ」というのが書いてございます。また、平時の約30%分の貨物量を輸入して、民生部門を優先的にエネルギーを供給した場合と、仮に考えますと、民生部門のみが現状維持するこ

とができて、ほかの活動がちょっととまってしまうということでもあります。それから、平時の約65%分の貨物量を輸入して、民生部門に優先的にエネルギーを供給した場合は、民生部門は現状維持で、産業部門、それから運輸部門の機能を平時の半分程度の状態で維持することができるというような目安を示したものでございます。

以上ご紹介いたしましたような指標も参考にいただきまして、非常時等において確保すべき一定規模の経済活動・国民生活水準の係数を決定して、この係数をもとに平時の輸入貨物量を輸送するのに必要な船舶数に乘じまして、日本籍船の必要規模を試算してはどうかというのが基本的な考え方でございます。

なお、図の下のほうに直線が2本引っ張ってございますが、1本は、先ほどご紹介いたしました韓国の国家必須船舶の水準33%、これを引いたものでございます。もう1つが、平成9年の海運造船合理化審議会答申の試算の際に、最低の生活水準を求めるために用いました標準世帯と生活保護世帯の収入の比率であります31%、これを図の中に入れてみたものであります。日本籍船の必要規模を試算するに当たりましては、最低限の生活水準を確保するための規模を求めるという考え方も一定の合理性があるようにも思われますし、さらには、最低限の生活水準よりももう少し上の一定水準の確保を前提とした規模を求めるという考え方もあり得るかと思えます。どのような考え方に基づいて試算をすべきかということにつきまして、本日の部会におきまして、広く委員の皆様からご意見をいただき、次回の部会におきまして必要規模の試算結果をお示しして、決定していただくというようなことを考えておるところでございます。

なお、日本人船員の必要規模につきましては、日本籍船の必要規模を踏まえまして、その運航に必要な日本人船員をベースに試算をしてはどうかと考えているところでございますが、配乗人数、あるいは予備船員率をどう設定するか等々、さまざまな考え方があり得ると思いますので、これにつきましてもご意見をいただければ幸いと考えているところでございます。

資料の説明は以上でございます。

【部会長】 どうもありがとうございました。それでは、今ご説明をいただきました資料の内容に関してのご質問、ご意見、これももちろんありますし、それから、それらを超えて、外航海運の重要性あるいは日本籍船、日本船社、あるいは日本人船員、それらの必要性、あるいは非常時における国際海上輸送の確保の問題、そして、今お話のあった日本籍船の必要規模と、こういうような事柄に関連して、どういう事柄でも結構でございます

ので、自由に残りの時間をフルに使って議論をさせていただきたいと思いますので、よろしく願いいたします。挙手をいただければ、どなたからでも結構ですので、よろしく願いいたします。

【部会長代理】 よろしいですか。

【部会長】 はい。

【部会長代理】 最後の資料の最後のページ、一番直近にご説明なさったところで、エネルギーですね。水力発電のみというふうに右下に書いてありますけれども、きょうは榊本さんがいないので、かわりに言いますけれども、原子力を準国産エネルギーと扱ってはどうか。あれは1年ぐらいはもつんですね。燃料の備蓄がありますから。原子力を含めると、たしか12%ぐらいになると思いますので、水力発電のみよりも、それを用いるほうがよろしいのではないかという気がします。

次に、全般的なことに対する意見ですけれども、日本籍船あるいは日本人船員の必要性を訴えるのは、この非常時のところに尽きるような気がします。資料3で、必要性の意義がいろいろあって、このIIの最後のページ、「船舶運航等に係るノウハウの維持」など、これも非常に必要なことだとは思いますが、要するに、海運会社が自分でやってくれという範囲にこれはとどまるような気がするんですね。税金まけてまで国家としてやるべきことかという、僕はそこまでは言えないような気がします。ですから、今回のトン数標準を導入するということに関しては、やはり非常時において最低の支えになるという線を強く出すという、それをどれだけ説得力のある形で出せるかがかぎを握っているのではないかというような気がします。

以上です。

【部会長】 ありがとうございました。ほかに、どうぞ。

【委員】 どうもありがとうございます。いろいろご説明いただきまして、よく状況はわかりましたが、安定的な海上輸送確保というのが、一番大事なことでございまして、その支援措置をどうしていくかというのが大きな命題であろうと思うんです。これからそういった議論を深めていかなければいけません、今非常に強調されました日本籍船の重要性をもちろん否定するものではありませんし、むしろそれはどんどん増やしていかなければいけないということは、私も全くそのとおりでと思いますが、平時の安定的な海上運送という意味では、その役割をすべて日本籍船が担うというのは、現時点では、ちょっと非現実的ではないかというふうに私は思います。したがって、我が国の経済発展のインフラ

という意味では、便宜置籍船も含めた我が国の商船隊の役割が、当分の間、我が国経済にとって引き続き重要な意義を持つと思われまますので、本邦海運会社が相当、今、船隊整備を進めようとしております。こういうことも我が国全体にとって見ると非常にいいことだと思いますし、安定的な海上運送には貢献してくれると思っております。

そうしますと、そういった状況の中で支援措置を考えていく際に、やはり、例えば、強いインセンティブを与えて、緊急に奨励し、整備していくべきものと、それから船会社の自助努力を中心にしながらも、当分の間は、例えば金融面などでソフトな形で支援をしていくべきものなど、いろいろニュアンスを差をつけながら、我が国商船隊全体が、その国民経済的要請に応じられるようにすべきではないかと。私が申し上げたいことは、端的に言えば、日本籍船が大事だということはよくわかります。ただ、これは今5%しかない。ここを重要視することはいいんですが、重要視するあまり、じゃあ、便宜置籍船とかその他については、否定的に物事を考えるべきかということ、そうではないだろうと。これはやはり全体として、何のための外航海運の役割なのかといたら、平時においても十分にその役割はあると思うので、そういったふうに物事を進めていっていただきたいと私は思います。

【部会長】 ありがとうございます。どうぞ。

【委員】 何点かあるわけでございますけれども、全日本海運組合、特に資料4のほうですね。過去の海運造船合理化審議会海運対策部会において整理をされた内容等々が、具体的に数字として掲載されているわけでございます。当時は、これは全く非常時を想定した議論をしていない時点の話でございまして、当時、船舶職員法上、おおむね8名、通信長を入れれば9名の日本人船舶職員が乗り込んでいるというような実態の中で、やはりいろいろな意味合いで、コスト論争——平時の場合ですね。平時の場合における論議として、船長、機関長だけを日本人として、あとは外国人の承認職員を乗せると。こういった時点において論議されたときの数字がここに今出ているわけです。今回は、先ほどからご意見がございましたように、我々船員の立場からしましても、あわせて、非常時の場合の貨物輸送の安定輸送については船隊整備をどうしていくのか、どうとらえるのか。こういう議論が今なされているわけでございます。

そこで、資料4の中で、全日本海員組合といたしましては、当時、これは、1船には船長と機関長だけが日本人船員であるという大前提で、日本商船隊2,000隻のうち、おおむね1,000隻には日本人の船機長が乗るべきだと、こういう主張をした時点でございま

す。したがって、日本人の船長は2,000人必要であると。こういったことをベースに議論をいたしました。その海造審の対策部会の中の答申の中でも述べられていますように、しからば、船長を2,000人、20年ぐらい維持するとした場合に、やはり若い学校を卒業した船員から教育していくわけですから、これはサードオフィサーが3年、セカンドオフィサーが4年、チーフオフィサー——エンジンも一緒ですけども、これは5年程度かかるだろうと。そういうときの試算に基づいて、いろいろ想定をしていった数字が、そこにありますような、これはおおむね3,200人。それに休暇等々がございますので、これを合わせまして、さらにはその周辺でいろいろその経験を生かしている職業等々がございますので、これをトータルすると6,500人程度は必要だろうと。こういった議論をしたときの数字でございます。今は、非常時の場合にどういふふうにとらえるかという問題でございますので、当然、船長と機関長だけが日本人船員であって、あとがオール外国人の船員が乗っているという船を、ここの論議の中に言う日本籍船と位置づけてしまいますと、なかなか船長と機関長で、あとが全員外国人の場合は、日本のいろいろな実態に合わせた貨物の運送については思うようにいかないだろうと。私自身はそういうように認識いたしております。

したがって、先ほどご説明のありましたような国民生活をどの程度維持するために日本籍船の隻数が必要なのか。この議論をしっかりとさせていただいて、当時、我々、全日本海員組合、船員の立場で主張した6,500人ということとは背景が大きく異なっていると。そこで、やはり実際に非常時の場合には、運航形態として、当然、日本人船員が全員乗った船が好ましいわけでございます。また、これは、先ほど資料の説明のところでもありましたように、隻数等々の議論の後に、それでは1隻にどの程度の日本人船員を乗せて考える——ミニマムですね——考える必要があるのか。こういう議論に発展していくのだろうというふうには私自身は認識しております。したがって、今のような状況、背景の中で、資料4にある隻数と、それから日本人船員の6,500人。根拠については、当時の海造審の状況とは背景が違うということでございますので、若干意見として述べさせていただきます。

【部会長】 ありがとうございます。どうぞ。

【委員】 資料3でございます。このペーパーのステータスがわからないんですけども、もしこのペーパーに書かれておりますことが取りまとめの中に入るようであれば、ぜひ海事教育機関についてもちょっと一言触れていただきたいと思います。

具体的には、最後のページに、「船舶運航等に係るノウハウの維持」というところでございまして、DNAとか海技の伝承や技術革新というのが、もう既に書いてございますけれども、できれば、直接海事教育についても触れていただきたい。具体的に申しますと、下から4行目の「欠かせない存在である」。この後に、「海事教育や海事に関する研究開発に携わる人材の確保、そして海技の伝承や技術革新に日本人船員が必要であり」というような文章にしていただければと思います。ありがとうございました。

【部会長】 ありがとうございます。今の委員のご指摘については、これは、この資料3のステータスという表現をなさいましたけれども、最終的な取りまとめの中でどうかと。まだそれほど今の段階では、これを意識している段階ではないんだろうと思いますけれども、何かそれについてコメントが事務局からありましたら伺っておきます。

【海事局長】 ただいまの委員のご意見でございますが、いずれにしても、これは最終的な取りまとめは、もっと簡略化し、それから、もっと内容が明確になるような形で書かせていただくことになるとと思いますので、そのときに、またどういう形にするか、ご相談をさせていただきながらまとめさせていただきたいと思います。

それから、ご発言の機会をいただきましたので、先ほどご指摘がございました、いわゆる日本商船隊全体の問題と、それから今回の、今議論されております日本籍船・日本人船員の問題をどういう形で整理していくのかという問題でございまして、これは私どもの認識としては、すべて日本籍船になるわけではないわけでありまして、日本商船隊全体の品質をどうするのかという問題は、これは大きな問題だろうと思っております。現に実際、今の日本の海運会社は、商船隊全体で各社クオリティ・シーピングをどうやって推進していくのかということに注力をしているというふうに承知しておりまして、外国人船員の教育の問題も含めて、さまざまな努力をされていると。そのところは、私どもも外国人船員の教育の問題も含めて、どういう形で協力できるのかということも考えながら、やはり便宜置籍船を含めた日本商船隊の品質の向上というところは外してはならない論点だと思っております。

ただ、今回の審議会の最終的なゴールをどう考えるかというところに行きますと、やはり最低日本として、あるいは国として何を必要としているのかというところを、助成措置と絡めて最終的に取りまとめていかなければいけないというミッションを考えますと、いきなりコアの部分に入ってきたという感じは否めないわけではありますが、限られた時間の中で、この日本籍船・日本人船員の国としての最低限何を確保して、そのために国として

何をする必要があるかというところについては、できるだけ議論を深めていただきたいということで、きょう、こういう資料を提出させていただいたということでございます。

【部会長】 ありがとうございます。どうぞ。

【委員】 法律上、あるいは行政組織の対応上、有事と非常時は違うというのは非常によくわかるんですけども、もし、今やっている議論が、この日本籍船あるいは日本人船員の、ある意味でのナショナルミニマムを算定しようということであれば、国家政策として、非常時と有事と分けるという意味があまりないような気がするんですね。例えば、非常時の場合はこうだ、しかし、有事だったらこうだ、というように非常に大きく違うのであれば、非常時だけやっているというのはいよいよ問題です。現実的に考えてみますと、私の想像ですが、非常時と、ここで言っている有事に、このナショナルミニマムの議論というのは、そんなに大きな違いはないんじゃないかという気がするんです。

したがって、国家政策として、ナショナルミニマムを議論する場合に、わざわざ有事を外すというのは、何となく、あまり論理的ではない。私は、非常時をベースに議論していいと思うんですけども、有事の要素を無視しないで、若干の補正をするなり、例えば、私はよくわかりませんが、今のご説明の中には、どこかにあったと思いますが、とりあえず1年を考えるとかいったようなことが書いてありましたが、ひょっとしたら、それが2年かもしれないとか、あるいは、日本籍船の種類について若干の議論の余地があるのかもしれませんが、そこは多分、あまりそう深刻な問題ではないと思うので、わざわざ有事を外すという、そのプロセスはいかがなものかなというのが1つ。

それから、もう1つは、本日の議論ではないと思うんですが、いずれ議論されると思うんですけども、どうやって日本人船員を確保すべきかという議論が別途あるのではないかと思うんですが、そのときに、やはり日本人船員の教育・養成、あるいは、ある意味でのライフワークといいたまうか、そういったビジョンを描かないと、なかなかこれは確保できないのではないかという、その議論があるのと同時に、前回、私もちょっと触れましたけれども、今、日本には、海上自衛隊で、50歳前後でやめて、当然、船員の活動ができるにもかかわらず、陸に上がっている人たちがいるというのを、例えば、少なくとも外国人の船員より、いろいろな意味で能力が下回るということはあると思いますので、その資格のあり方などについても、ぜひ議論して、検討してはどうかと思っております。

【部会長】 ありがとうございます。今の点について、非常時を外しているのではな

いかということですが、それについて、よろしくひとつ——有事ですね。ごめんなさい。

【海事局長】 非常時と有事の問題でございます。これは、まさに法制的に整理した紙でございます。実際、ほかの国がどうなっているかといいますと、非常時と有事で分けている国なんかまずないだろうと思いますが、これは、ある意味、法制的な整理をしていくときには、残念ながら、日本では非常にデリケートな部分を含んでいるということでございます。それで、したがって、我々としては、言葉遣いは、これは慎重にやらせていただきたいと思っておりますが、一方で、先ほど秋山委員からご指摘がありましたように、じゃあ、非常時と有事で、必要とするものがそんなに違うのかという問題があって、そのところは、有事の最悪の状況に対応できるものと、それから、非常時に用意すべきものとの間で非常に大きな差があるのかどうかというところは、これは配慮しながら、その部分は考えていかなければいけないだろうということは考えております。ただ、大きな乖離がないのであれば、これは非常時として、有事対応として整理していくほうが対応はしやすいというところがございます。これは、昨年のトン数標準税制の議論をやっておりますときに、特に税になると政治の世界に入っていくものですから、そこになると、かなりこの言葉遣い、それから法的な整理というのはデリケートな問題になってくると。有事の問題は、やはりこれは別の土俵でやるべきだという議論は当然あるわけがございます。私どもとしては、その辺も視野に入れながら、非常時として物事を整理させていただきたいと考えているということでございます。でき上がりを見ていただいて、それで実際に具体的にどういう問題が出てくるのかというところは、委員の皆様方でご意見があれば拝聴させていただきたいと考えております。

それから、日本人船員の教育・養成の問題。これは、確かにそのとおりでございます。サプライされなければできないではないかという問題だろうと思います。これは、まさに今、別のヒューマンインフラ部会のほうで議論をしていただいているということがございます。ただいまご指摘ございました、例えば自衛官、退役自衛官あるいは現役の自衛官のかなりの方が海上自衛隊から途中出ていかれる方がおられるということでありまして、そういうさまざまな供給源があって、それをどうやって活用して人材を確保していくのかというところも視野に入れた上で、ヒューマンインフラ部会で議論を進めさせていただきたいと考えております。それは、来週まさにヒューマンインフラ部会が開催されることになっておりまして、その考え方は、私どもから提示させていただきたいと思っております。

す。

いずれにしても、ここで我々が行っている、どれだけの船員がいるのかという議論と、それから供給システムをどうすべきかという、ヒューマンインフラ部会の議論はどこかで一度すり合わせなければいけないというふうに思っております、そこところは、ちょっと部会長とも相談させていただいて、お互いに共通の認識を持てるような形で、齟齬が生じない形で、これから最終ゴールに向けていきたいと考えております。

【部会長】 今の点、よろしゅうございますか。今の委員のご質問の第1点のほうにくっついて申し上げますと、資料2でもってこういう整理を一応お示しになった上で、資料4のほうの計算では、それがどんなふうに踏まえられているのかというところが少しわかりにくい点だろうと思うんですね。ですから、そこについて、今後の説明の中でわかるような形で掲げていただければ。

ほかにいかがでございましょうか。よろしく申し上げます。

【委員】 前回欠席をいたしまして、大変ご無礼をいたしました。前回の議論の経過を読ませていただきましたし、先ほどご説明もいただきました。この中で外航海運の重要性・必要性また日本船社や日本籍船の意義・必要性、そして日本人船員の意義・必要性等について触れていただきましたご説明内容については全く異論のないところでございます。

しかし先ほど来、議論が出ておりますが、有事・非常時などにおいて、国民生活あるいは国民経済をきちんと維持していくために、最低限の日本籍船あるいは日本人船員が、どの程度補充するのがいいかということ、ほんとうに慎重に検討していかなければならないのではないかと考えております。

この資料の中に各国の自国籍船率がデンマーク以下出ておりましたが、日本は圧倒的に低くて、4.7%ということでありまして、外国のその比率は大体50%を超えるような数字になっています。そこで問題となるのは、どのぐらいの比率を日本としては保有したらいいのか、いろいろ過去も試算をされているという話も聞きましたけれども、諸外国と比較して、かなり格差がありますから、ほんとうにどのぐらいの率を保有する必要があるのか。

それから、同じく自国籍船員比率も大きな格差がございます。これを見ますと、デンマークが70.3%ということですから、日本の場合の7.1%と比べますとこれも格差があるということで、どのぐらいのところを大体メルクマールといいますか、目標にして、自国籍船を持つ、あるいは船員を確保するという方向に持って行くのか、現時点ではなかなか外

に出すというのは難しいのかもわかりませんが、一定の目安になるような数字があるのならば、ぜひ開示していただきたいと思います。

算出の方法につきましては、先ほど来、資料の中でこういったことを考えて算出をするという説明がございましたけれども、もしもあるならば、開示していただけると参考になるというのが1つ。

それからもう一つは、自国船員の確保という問題でございますけれども、これも先ほど委員がご発言されていましたが、供給側としては新卒者だけにこだわることは全くないと思います。中途採用の自衛隊の皆さんやOBを入れる必要は絶対あるわけですが、特に新卒の方、つまり商船大学、高専、それに高等学校など、今現在、どのぐらいの供給体制になっているのか、教えていただきたいと思います。このところ、海上勤務を非常に嫌う傾向があるということをよく伺っておりまして、卒業者の中でほんとうに船員になっているのがどのくらいいるのか、あまりいないのではないかと思いますがこの点を教えていただきたい。

そして陸上勤務希望者は大変多いという話も伺っておりまして、目標をつくったはいいけれども、それに誘導できるといいますか、乗船してもらえる日本人の船員がいないということでは、これはまた大きな問題であろうかと思っております。それにつきまして、現時点でわかっている情報がございましたら、開示をしていただければ、大変ありがたいと思います。

以上です。

【部会長】 ありがとうございます。

それでは今の2つについてお答えできること。

【海事局長】 1つ目は諸外国との乖離という問題であります。実はこの表はちょっと私どもとして、ちょっと慎重に見なければいけないなと思っているのは、1つはかなりベースが違っているかもしれない。これは海外に、世界的に統一的な統計資料があって、それでやっているわけではなくて、各国にアタッシュを通じて聞いているものですから、それぞれの各国の統計がかなり違う。

船舶職員だけにしている国もあるかもしれないし、それから実は先日、自民党の会議で、鈴木会長がおっしゃっていたんですけれども、会社ごと外に持っていつているような会社はかなり欧米の場合にはあると。そのときには、多分その国の統計には出てこないだろうというのがあって、日本の場合は、会社は日本の国の中にとどまっていますけれども、会

社自体、外に持っていつているような国があると、統計から外れていくという問題もあって、ただ絶対数を見ると、日本の経済規模に比べてはるかに低い水準にとどまっていることは間違いございません。

したがって、単純に4.7と70というふうに比較はできないんですけれども、大きな乖離があるのは多分間違いないということでございまして、そのところは私どもも今後、これから考えるように、1つの指標として、できるだけその辺の数字についてはもうちょっと精査させていただきたいと思っております。

一方で、どれだけの船員が日本に必要なのかという話をするときには、そういう諸外国との比較もさることながら、先ほどちょっとご説明しましたけれども、どれだけの船がいて、それを安定的に一定期間運航するためには何人ぐらい要するのかというのは、やっぱり1つの考え方なんだろうと思っております、それをちょっと計算してみた上で、それで諸外国ときちっと並べてみるという作業をやらせていただきたいと思います。

それと現在の供給力の問題であります、それについてはちょっとご説明させていただきます。

【審議官】 まず外航の船員を養成するという意味で、商船大学と申しますと、商船大学で年間160名、それから商船高専で200名、その他も合わせますと、外航関係で大体400名程度の養成体制ができております。それから主として、内航に行くという意味でも、400名弱程度の養成体制というのは現在ございます。合計しますと、800名程度でございます。

私どもの考え方といたしまして、既に外航では新三級制度というのがありまして、一般大学卒の者も促成栽培で、といっても、2年以上かかるわけでございますけれども、三級をとれるようにしよう。内航についても新六級というのが新年度から始まっていると。必要に応じまして一般大学、一般高校、さらには中途採用、定年後再就職ということを組み合わせていった場合に、養成規模自体が足りないということはまずないだろうと思っております。もちろん中身は別でございまして、そのあたりというのは国内の分も含めて、これからヒューマンインフラ部会でよく議論していかなければいけない。

次に、先程ご質問がございました、ほんとうに海に行くのかいなという話がございまして。これは今、私ども正確な資料を持っておりませんが、大体商船大学で7割程度、海運学校でも七、八割、ただし商船高専になりますと、5割ぐらいしか海に行かないというのが、過去数年のトレンドでは出ております。

しかしながら、これは外航船社があまり採用してくれないと。それから内航も非常に不況で、採用が手控えられていたという事情がございまして、例えば内航・外航とも急速に今、状況が変わっておりますので、この数字は相当上がってくるであろうと。したがって、全員が海に行くわけではないといっても、やはり海に行きたいから、そういう学校を選んだ方々というのは、ちゃんと採用ができれば商船高専でも7割から8割、ほかのところでは8割から9割が海に行きたがるという人材ではないかというふうに見ております。細かい数字が必要でございましたら、また別途ご説明いたしますが、大体マクロに申しますと、そういう傾向でございます。

【部会長】 よろしゅうございませうか。それではまたほかのご意見を承りたいと思います。

【委員】 日本の国が非常時、災害とか、あるいは外国で戦争が起きるとか、いろいろなことを経験してきているわけでございますけれど、我々も過去にイラン・イラク戦争あるいは湾岸戦争、いわゆるペルシャ湾において戦争が勃発したときに、やはり日本国民のために原油を運ばなければいけないというような状況を経験してまいりました。そのときにペルシャ湾の入口から外国人は乗っていかないわけですよ。

ただ、日本政府も含めまして、それでは国民生活に大きな影響が出るというようなことで、そういうときに湾の中に入っていかなければいけない。そういったときに、過去の実例として、これは日本の政府が管理会社を設立して、そこが外国籍船は入っていきませんから、外国人は。日本籍船にして、そこに全日本海運組合の日本人が全員乗りかわって、それで原油を日本に運んだ経験がございまして。残念ながら犠牲者も出ました。亡くなった方もおられます。

また直近で言いますと、苫小牧の地震のときも、苫小牧の製油所で大きな被害に遭いまして、これを20万トン型の外国籍船を日本国内に全員が日本人乗りかわって、このとき部員がいませんので、職員が部員の職場について、苫小牧から瀬戸内のしかるべき製油所に原油を移送して、事なきを得た場合もございまして。

そういった意味からいきますと、やっぱりいろいろな場面を想定いたしますと、どうしても日本籍船また日本人船員は必要なわけです。これから過去の経験からしましても、ですから、我々も今後のいろいろな議論の中で、それではどのくらいの規模にするのか、しっかりと議論に参加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。

ほかにかがでございましょう。ほかのご意見が出てくる前に、そのつなぎで、資料3ですけれども、これ、委員が先ほど、最終的なところで、どう整理されるのかというようなこともおっしゃったので、それとの関連で言えば、2ページ目で、「日本籍船及び日本船員の意義・必要を整理するという形になっていて、それで1番目と2番目に大きく分けて、1番目のほうは法的位置づけをもとにして考えられる。

ということは(1)から(3)までです。法的位置づけをもとにして考えたときに、この3つの(1)から(3)が出てくることはもちろん理解できるんですが、その中の真ん中の(2)はFOCに乗り組んでいる日本人船員の安全というような問題が、いろいろな事態のもとで出てくるので、そういうことを考えると、ここで日本籍船及び日本人船員の保護という問題があるということは当然わかるんですが、大きな枠組みが今、日本籍船と日本人船員の意義・必要性というのを述べるときに、その中の1つの理由として、日本籍船及び日本人船員の保護というのが出てくるのは、ちょっと変じゃないかという気がするんですね。

そうですね。日本籍船と日本人船員がどうしても必要かということ議論するときに、それは日本籍船及び日本人船員を保護することであるということになるわけですから、この2つ目というのは、ちょっと整理の仕方をもう少し考えるほうがよいのではないかという気がいたします。大きな表題が日本籍船の必要性ということになっていて、その中で(2)が日本人船員の保護と書いてあるんだしたら、それはそれで理屈は通るんだろうと思いますけれども、ちょっとこれだと矛盾が出てくるかな。トートロジー的な意味が出てくるんじゃないかという気がしますので、ちょっとまた整理・ご検討いただければありがたいと。

【海事局次長】 今の点についてご説明しますと、このペーパーのステータスから申し上げておきますが、これは今までのいろいろな、ここにも書いてありますが、かつて平成7年ごろ、この中でいろいろな議論があるのを一たん、先生のお知恵もおかりしまして、法律上そもそも日本籍船って、どういう位置づけになっているのかを調べました。そういうペーパーとご理解いただきたいと思っております。

それで今のご指摘の部分で、まことにごもっともなご指摘でありまして、今後、考えさせていただきますけれども、ここにつけた日本籍船ないし日本人船員の保護という意味は、確かにトートロジーになっておりますけれども、そのFOC船であれば、日本政府はいざというときに保護すべき義務も権限もないと。裏返して言うと、日本籍船あるいは日本人船員である限り、日本政府はいざというときにはそれらを保護するという責務を負って

る。その意味において、日本籍船ないし日本人船員というのは意義を持っていますよと。したがって、安定的輸送力として期待してよい存在でありますということを申し上げたかったので、若干、この位置づけが悪かったことはそうだと思いますので、整理させていただきます。

以上です。

【部会長】 さて、ほかにいかがでしょうか。

【委員】 今のFOC船と日本籍船に乗っている船員の立場でいきますと、いろいろなこれも経験しました。日本人の航海士が外国人の船員に海に投げ込まれて亡くなるということがございました。当然、その外国人は身柄を確保しているわけですけど、日本の主権に及ばない、パナマの法律で、裁判で処罰をします。いろいろなことを経験しまして、やはりFOC船に乗っている場合は、日本国のいろいろな主権が及ばないという実態にあるわけございまして、できれば、やはり船籍を日本籍船にして、日本の政府のいろいろな主権が及ぶような意味での日本籍船が必要だと、私どもは考えております。

【部会長】 ありがとうございます。どうぞ、よろしく申し上げます。

【委員】 外航海運というのは、ほかの業種とかなり違まして、参入や撤退が全く自由で、かつ世界単一市場で国際的に自由に競合しておりました。ところが10年ほど前から世界の主要海運国ではほとんどの国が自国海運育成策を導入し始めました。

そして、それらの主要海運国のほとんどで導入されているのがトン数標準税制です。それ以外の国で外航海運は無税というところもあり、自国海運育成策が公表されていない国というのは、大きな国では日本と中国ですが、中国は税制がわかりませんので、それを除くと自国海運育成策のない国は実質的に日本だけということになります。

この数年、世界中の外航海運会社が中国特需のおかげで景気がいいわけです。日本だけが景気がいいのなら問題ないんですけど、世界の外航海運業が全般的に景気がいい。トン数標準税制を導入している世界の外航海運会社は、今の利益のレベルでいいですよと、大体日本の税金の27分の1ぐらいしか納めていない。

例えば日本の実効税率が三十数パーセントでしょうけれども、切りよく40とさせていただきますと、40億円払うところを1億5,000万円ぐらいしか払わないということになります。このような国の外航海運会社と世界単一市場で日本の外航海運会社が異なったルール（日本海運にとって不利なルール）で競争するようになりますと、日本の外航海運会社は、長期的に見れば商権を失うとか、ないしはテイクオーバーされてしまうというよ

うなことが実際に起こるかもしれません。また、株式の時価総額が実質的な株主資本を下回るようなことになれば、外国の投資ファンドによるテイクオーバーという可能性もあると考えています。

例えば私の勤めている会社で株価が600～700円ぐらいに下がりますと、株式の時価総額が会社の価値を相当下回る可能性が出てきます。外国の投資ファンドに買収された上でばら売りされてしまうという可能性もあるかと危ぶまれるところです。トン数標準税制は日本以外の海運主要国ではみんな導入しているわけですから、日本でトン数標準税制がない状態をこのまま放置すれば、日本の海運会社は衰退の一途を辿ることになりそうと危惧しております。

日本の外航海運会社の意義につきましては、日本の資源エネルギー輸入は、日本発着の海上貨物の約9億トンのうちの約60%から70%を占めていますが、輸入元の電力会社、石油会社、鉄鋼会社、製紙会社などは、その輸送契約について主要部分では中長期契約を結んでいます。

中長期契約は私が調べたところ、1年前ですけれども460隻ありまして、そのうち459隻が日本の外航海運会社と契約をしております。C I Fで外国の輸出元が契約しているのは別です。日本の輸入会社がイニシアチブを持っている契約は、特別な理由のある1隻を除いてすべてが日本の外航海運会社と契約を結んでいる。これは、日本の資源エネルギー関連業界の日本の海運業に対する高い信頼を示すものです。また、日本の外航海運会社がいかに頼りになるかという点については、第1回国際海上輸送部会において石油連盟、鉄鋼連盟、それから電気事業連合会の方々から、具体的な意見を表明していただいております。資源エネルギーの安定的な確保は、国の方針としても、また経済界の要望としても強く打ち出されていると理解しておりますが、これは海上輸送の安定的な確保をもって完遂されるものです。平時における日本の国力・経済力の維持・安定の観点も是非とも重視していただきたいと思っております。

また、今いただいている資料では、外国においては自国船員が多いとなっておりますが、これは早いところでは10年前から自国海運助成策が導入された結果と言える部分もあるわけであって、日本では今、それが無いわけですから、そこを考慮していただきたい。

繰り返しになりますが、このまま放置されると、日本の外航海運業は、衰退の一途を辿るか、それとも外国の会社のように外国に籍を移していくか、外国の会社に買い取られる

か、ないしは株価が下がれば、外国の投資ファンドに買い取られるということになるのではと危惧しております。

一方、実はトン数標準税制は、外国では運航船舶をすべて対象としている国が多いのが現状です。私どもも最初は運航している2,000隻全部を対象にトン数標準税制をお願いしましたが、なぜ日本船籍だけになったかということの経緯を申し上げますと、2,000隻全部が対象となると今の国の財政状況からして、税軽減が巨額に過ぎて現実的ではないとのご指摘がありました。日本籍船だけを対象とすれば100隻となり、隻数で20分の1になりますが、大体日本籍船は大きな船が多いですから、トン数で言いますと10分の1になります。

そういう意味で、はじめは諸外国の10分の1の規模に絞って、トン数標準税制の早期導入を確実なものとし、小さく産んで、大きく育てようという結論になりました。

先ほど委員の方から平時の日本海運の重要性について発言をいただきましたけれども、有事や非常時だけの貢献を前提としてトン数標準税制を導入するというのであれば、日本の外航海運会社は背に腹を変えられず、徐々にさらなる外国化を進めざるを得ないということになると思います。

ぜひとも有事・非常時ばかりではなくて、平時においても日本海運は、産業界においてその重要性を十分に認識され、またサポートされております。まずは平時ありきで、平時における信頼にこたえることが大前提になるという点も考慮していただきたい。

【部会長】 ありがとうございました。太田委員、どうぞ。

【委員】 専修大学の太田でございます。実は前回、効果をはっきりあらわして、数字を出していただきたいと。そのために目標というのはちゃんとつくったほうがいいだろうと。それで1つは、非常時の目標値として、必要船舶と必要船員数というのを計算していただいたらどうかということをお願いして、きょう、そのように対応していただいたこと、非常にありがたく思っております。

その一方で少し責任を感じておりますのは、今、委員のほうから話があったことであります。今日、冒頭、委員から、実は平時は日本籍船、日本人船員は不要じゃないかという趣旨のご発言がありました。私はそういう意味で、非常時のときのことを計算していただきたいと申し上げたわけでありませぬ。平時においても日本人船員、日本籍船は必要であろうというお話は前回、大体出ていたわけです。ただ、こちらのほうはなかなか効果を計測するのは難しい。つまり質をはからなきゃいかんということで、なかなか難しいという

ことでありましたものですから、平常時のほうがわりと算定はしやすいだろうということ
でちょっとお願いしたわけです。

したがって、非常時のことだけで、海運政策を議論するのはなかなか難しい。平時のこ
ともやはり重要だろうということをお願いしようかと思っていたところ、今、委員のほう
からそういう趣旨のご発言があったわけです。

そこでやはり、ちょっと重要なのは、1つは質の問題で評価は難しいんですけども、
昔からよく言われるように、悪貨は良貨を駆逐してしまうわけでありまして、平時であれ
ば多少質が悪くても、見えない質なものですから、それで安くていいという話になる。こ
れはもうJR西日本の鉄道事故であるように、事故が起こる前までは、安くて便利になっ
て、速くていいじゃないか、いいじゃないかと。実は裏で質が劣化していた。初めて事故
が起こってそれがわかったということでもありますので、なかなか事前に鉄道の民営化の評
価、よかったかどうかというのがわからなかったと同じように、ここはなかなか定量化す
るのは難しいということではありますが、しかし、そこがやはり非常に重要な部分である
ということが1つ。

もう一つは、今、委員のほうからの的確にご説明いただきましたけれども、競争基盤が不
平等であるということが、やはり国際競争上、非常に大きな問題でありますので、競争基
盤の問題として、ぜひ税制の議論はされるべきだろうと思っております。

それから、船員のことに関連して申し上げますと、実はやはり長期的に1つ問題がある
だろうというのは、養成に非常に時間がかかる。平時の中でも、平時なんだけれども、非
常に経済活動に大きなインパクトを与える要因が幾つかある。それは為替レートだと思っ
ているんですが、今後おそらく、10年、20年の間に、円が非常に弱くなる可能性が高
い。円が弱くなったときに、じゃ、日本人船員さんって、外国人船員さんより安いよねと
いったときに、さあ使おうと思ったときに、日本船員が全然養成されていなくて、船員が
いないというようなこともあり得るというふうに考えますと、長期的に円高のうちでも、
日本籍船あるいは日本人船員というのはある程度の量を確保していて、円が安くなったと
きに、つまり高くチャーターできませんというような時代が、円が安いから、外国籍船
を安くチャーターできないという時代が来たときに、慌てふためいて増やそうと思っ
ても、そうそう簡単に増やせないものであるというふうに考えますと、実は平時においても
幾つか日本籍船なり、日本人船員を確保しなきゃいかん物事があるわけで、それは実は定
量化できないんですけども、定性的にしか言えないんですけども、そのところはきち

んと整理しておくことが重要なのかなと思います。

以上です。

【部会長】 ありがとうございます。

今のお二人の委員のご発言に関連して、何か事務局のほうであれば。

【海事局長】 どういう順番で説明しようかと思うんですが、まず、ある意味、日本の船社がこれまで非常に努力してきたのは便宜置籍船、海外に置籍している船のクォリティーをどうやって高めるかという努力をしてきたんだろうと思います。パナマ籍でも、日本の船会社が持っている船と、ほかの国の船会社が持っている船のクォリティーというのは、明らかに違うんですね。世界全体の船籍別に事故率を見ていきますと、パナマというのはそんなに悪くはないんです。それを維持しているのは、実は日本の船会社の船が大量に入っていて、それがかなり支えているというところもあって、一概に便宜置籍船であるから、質が悪いということでは必ずしもないという現状がございます。

その中で、なぜ日本籍船、日本人船員が要るのかという話があって、実はこれはこの審議会では何を議論しているのかというのは、実は一つ、大きなポイントとしてあるんですが、日本海運の競争力を維持するという意味で言えば、まず世界的に公平な競争グラウンドをつくらうねという話は当然ございます。ほかの国の例えばトン数標準税制というのがどういう経緯でこれまで入ってきたのかというのを申し上げますと、やはりフラッグイングアウトに対していかに対抗するのかという、そのコンテキストの中から、さまざまな助成制度をやり、その後として、最終的に今一番世界的に普及しているのがトン数標準税制ということなんです。

したがって、やはりトン数標準税制が一定の目的をもって、それぞれ国で出てきている。それは自国の海事クラスターを維持する、あるいは自国船員を維持する。自国籍船を維持するという目的のもとにやってきていて、そのために船会社と一定のコミットメントをする、握手をする、あるいは船員の配乗を義務づける、あるいは船員の教育を義務づけるという形で競争基盤、トン数標準税制が導入されてきている。そういう意味では、パッケージという意味では、やっぱりそういうところまで入れたパッケージ、競争基盤という問題なんだろうと思います。

したがって、全く船会社に自由に競争させて、世界で勝ち抜けという形で助成が行われているのではないということでもあります。ただ、そのときに、どこまで日本の船会社、船社に対してオブリゲーションを設けるのか、非常に強いオブリゲーションをかければ、こ

それはやはり競争条件として適正かどうかという問題は出てまいります。

そこはある意味、政府内部でも主税と、税務当局と我々とのスタンスが違うところもあるし、交渉しなければいけない部分でありますけれども、そういう意味では単純に海外の税制だけを横並びで見て比較ができない。それぞれの目的、国の事情、それから達成しようとしていること、それと日本の置かれている状況、これからやらなければいけないことも含めたパッケージとして、日本の船会社がそれで闘えるかどうかというところを見ながら、最終的にどういう形でやっていくのか。

そしてそのときに、やはり日本の海運の最大の問題というのは、国としてみれば、日本籍船と日本人船員がここまで激減してしまったという状況をどうやって変えていくかというのが、やはり国としてまず優先的にやらなければいけないことだろうと思っております、そのときに当然、船会社自体、日本籍船あるいは日本人船員を一定規模は維持しないといけないだろうと思っております。それはやはり自分の会社として必要な部分というのは必ずあるはずであって、ただ、それが日本の国として必要としているものに合っているのかという問題があるんですね。多分、実際は我々の感じでは、国として必要としている量よりもかなり少ないということだろうと思うんです。それがまさに非常時の議論であって、そこは多分、民間会社として、どのぐらいの規模が必要かというのは、昨年からいろいろ話は伺っております。大体このぐらいかなという相場観はあるんですね。

一方で、やはり国として長期にわたって日本経済を支えるのに必要な量というのは、1つのメルクマールとしては、非常時というのがあるというのは、先生ご指摘のとおりでございます、そこは最低限確保するために、国として一定の下支えをしながら、船会社にそのところは維持していただくという構図で、今回のこの議論は整理させていただければと思います。

ただ、委員からもご指摘がありましたけれども、じゃ、その便宜置籍船の部分のクォリティーといいますか、競争力って、ほっといていいのかという問題があって、ここはやはりある意味、日本の国内常識問題として、できるところはやっていただかないと。そういう意味では、政策投資銀行にも、これは民営化されてどうなるかわかりませんが、これはやはり従来同様、やっぱり日本の海運を支えていただきたいし、それから、これまでトン数標準税制とは別の形で、日本海運を支えてきた制度的枠組みという、支援の枠組みは一応あるわけです。これはトン数標準税制と比べ物にならないかもしれないけれども、一応ある。

それはそれで極力、整合性を図って維持しながら、したがって、日本船の商船全体を何とか下支えしながら、その中で、今までうまく機能しなかった部分というのは、まさに日本籍船と日本人船員ということはあまりうまく機能していなかった。そのところは、今回新たな制度の導入を前提として、それでどうやって問題を解決していくのかということと、それを今回やっていただければ、それなりの海運行政、政策の全体的なパッケージができるのかなという感じがしているわけでございます。

そういう方向で、これから私どももいろいろ資料を用意しながら、ご議論をいただければと考えているところであります。

【部会長代理】 日本人船員というと、何となく商船大学を出て、いずれ船長になるという人を想像しがちなんですけれども、おそらくナショナル・セキュリティとして日本籍船を持ち、日本人船員で運航するということを考えると、一生下級船員という人も僕は必要だと思うんですね。

先ほどそういう人のサプライがあるのかどうかということが話題になったんですけれども、船会社側に、日本人でそういう人を雇う意欲というか、つもりがあるのかどうかというのをちょっと伺いたいですけれども。

【委員】 今のご質問は部員のことになるんですかね。日本人の部員を雇うかと。これは例外的な職務はあります。客船のサービス部門とか、それからこれは国内船になりますけれども、フェリー部門なんかにももちろんありますけれども、そういうちょっと我々から見れば、部分的なところを別にいたしまして、日本の外航海運2,000隻の中で、部員をこれから雇っていくかということになりますと、先ほどお話がありました、仮に1ドルが1,000円とかなら、それは話は別ですけれども、そういう突拍子もないことを考えないで、100円から130、140円程度の間で考えますと、部員1人を雇うというのは大変な、部員を1人だけ雇うというのはあり得ませんから、もし部員を雇うのであれば、船はほとんど日本人ということになると思います。

仮に、1隻すべて日本人という外航船を考えますと、これもいろいろな船を考えられますけれども、一応今のベースで20人前後ということで考えますと、日本人は8カ月乗って、4カ月休む、2回乗って、陸に上がって1回休むという制度になっていますから、30人の船乗りが必要だと。これは月給だけじゃなくて、そのためのいろいろな費用を考えますと、20人の日本人配乗の船を維持するコストは大体3億円から4億円の間だろうと思います。ちょっとラフですけれども。

一方、ドライバルクの船なんか多いんですけど、オールフィリピンという船があります。これですと、大体50万ドル、6,000万円です。1隻あたりの全員日本人と全員フィリピン人船員のコストは、約3億円違うわけで、これは全く競争力も何もなくなっちゃうわけですね。ですから、ごく特殊的に、一部で雇わんかということであれば、それは全く検討できないということはないと思いますが、一般論としては、民間で支えるのは相当難しいと答えざるを得ないところです。

【部会長代理】 そうすると、仮に有事のときの日本籍船で、日本人が乗っているという場合の、乗っている日本人の船員というのは、おそらく将来の船長候補とか、そういう人の若いうちなんでしょうね、きっと。

混乗ということもあるんでしょうけれども、だから、そうすると、そういう格好で、日本のセキュリティーを支えるというのが可能なのかと。できなきやめちゃえということもできるんですよ。どうせできないんなら、このいわゆるトン数標準税制の議論も全部チャラにして、そのときはあきらめると。これも1つの国の選択だと思いますからね。ちょっとその辺が私、疑問になっているんですよ。

【審議官】 すみません、ちょっと極論でお答えさせていただきますが、外航船員が今、日本人は2,600人でございます。それに対しまして国内船員、これは貨物船、旅客船含めまして、これは全部日本人でやっておりますから、3万人おります。10倍以上の者がおるわけでございます。ここには当然、そういう部員も含まれております。

それから秋山先生がよくおっしゃるように自衛隊、これも部員はおります。という意味で申しますと、平時は交わることはないわけでありましてけれども、極端に言えば、そういった船を動かすというものの下働きのところの文化がまるっきりなくなってしまうということは考えておりません。これが1点でございます。

それからもう1点、第2点目でございますが、仮にというか、実際に船長候補になる人間を教育するときであっても、これは商船大学であれ、海運学校であれ、商船高専であれ、必ず部員としてのものもきちっと教えてまいります。そういうこともやっていくという中で、経済的なものとどういうふうにバランスをとっていくかと、これは重要な視点だと思いますので、我々も考えさせていただきたいと思いますが、とりあえず国内に10倍いるということは事実であるということだけ、ちょっと申し上げさせていただきたいと思いません。

【部会長】 どうぞ。

【委員】 今のお話ですけれども、技術面でも、いわゆる普通部員の役割をかなりカバーできるんじゃないかと思っております。かつて、日本では近代化船というプロジェクトがございました。これは通常、二十四、五名乗っておりました船を、設備を近代化しまして18名、16名、14名、さらには11名のパイオニアシップという船も実際に運航されたわけなんですけど、それでもって、コスト的に混乗船と太刀打ちできないということで、現在では混乗が主流になっているわけなんですけれども、ですから、1つの選択肢としましては日本船、しかもオール日本人ということにするとすれば、そういった設備をつける船を優先的に採用するとか、そういったこともまた可能ではないかと考えております。

それから、先ほど委員のほうから、船員の養成についてお話がございました。日本人船員が相対的に安くなったときに、「さあ、雇おう」と言っても、そう簡単に雇えないでしょうというお話でございまして、これは全くそのとおりだと思います。この辺の問題は今後、ヒューマンインフラ部会で検討されると思いますので、またそのときに必要に応じて意見を開陳させていただきたいと思うんですが、やはり船員を確保するためには、かなり低年齢をターゲットにして、地道にやっていかなければならないんじゃないかと考えております。

【部会長】 ありがとうございます。どうぞ。

【委員】 先ほどの平時のお話なんですけれども、各国で自国籍船を増やすという議論をするときに、おそらくどういう目的で自国籍船を増やすのかという、それによってどういう利益が得られるのかも議論しておく必要があるように思います。

もともと自国籍船が多い国の場合は、出ていくのを防ぐという議論でしょうし、それから自国籍船が少ない国は船舶を自国籍に戻した場合という議論になるかと思っておりますけれども、それによって具体的にどういう産業で、どれだけのメリットがあるのかというのをきちんと特定しておかなければならないと思います。諸外国も各国のそれぞれの事情を勘案した上で、自国籍船を増やす議論をし、トン数標準税制を入れるにしても、その入れ方について、どの部門をどれだけ守れるかということを考えて入れてきているのだと思うんですね。

そうしますと、平時の議論をするときには、日本国にとって、日本籍船を増やすこと、それから日本人船員を増やすことによって、どういう部門で、どれだけのメリットがあるのかということを検討してもよいのではないのでしょうか。数の明確化というのは難しいのかもしれませんが、先ほど委員がおっしゃったような中長期契約の中で、何隻がど

うなっているかとか、そういったことをもう少し明確にし、便宜置籍のF O C船を日本籍船に変えることによって、何があるのか、どれだけのメリットが、どの産業部門に出るのかということを検討するという意味です。これだけいろいろな業界の方がおられるわけですから、船主の方々、それから各荷主の方々、それから船員さんの方々のいろいろな側面から見て、どこにメリットがあるのかということを平時の場合についても少し検討されていいのかもしれないと思います。

例えばドイツの場合ですと、陸上の雇用がどれだけ増やせるかというのを検討したとか、あるいはオランダの場合ですと、船舶の運航にかかわるメリットを重視し、オペレーターをオランダに置かせることがどれだけメリットがあるかに着目して制度を作ったとか、それからフランスの場合ですと、フランス人船員を残すことにどれだけメリットがあるのかということ強調して、その部分を強化する形での国内法制を変えているのだと思います。

ですので、日本籍船を増やすことの目的として、私は、非常時への対応ももちろん大事だと思っておりますし、それからその議論は効果がある、具体的に数が出るという意味で重要だと思いますけれども、この際、やはりピンポイントで、日本にとって自国籍船を増やすことで、産業のどの部門をどれだけ強化したいのかということのを少し検討されてもいいのではないかとこのように、ちょっと感じます。

【部会長】 ありがとうございます。今のご意見に関しては何かございますか。

【海事局長】 大変有益なご意見であろうと思います。ただ難しいのは、定量化が非常に難しいという問題なんだろうと思います。日本は基本的に海外の1つの視点は、もちろん有事もあるんですが、一つ海事クラスターをどうやって維持するのかというところが大きな問題であります。そして日本の場合には造船も含めて、大きなクラスターが存在しているわけでありまして。ただ、こここのところを実はそれを数値化してこうなったらこうなるだろうというのが非常に難しい。ある意味では今、じゃ、海事クラスターは壊れていないのかと云ったら、それなりに機能しているという状況の中で、じゃ、今の状況を何で変えなければいけないのかというところをなかなか説明がしにくいというのが現実的な問題であろうと思います。

そういう意味で、基本的に海運がどれだけの貢献を日本経済の中でしているのかというのは、これは定量化し、これをいかに、何で維持していかなければいけないのかという説明はできると思うんですが、逆にそれに対して一定の、例えば支援制度が必要だよというところをどうやって説明できるのか。支援制度の強度をどこまでやるのかというところが

なかなか難しいものであります。

昨年来求められている説明はまさにその部分でありまして、この財政事情が厳しい中で、当然、企業には、国に対してはできる限りの貢献をしてもらいたいというところが一方にあり、その中でさはさりながら、ここはやらないと死んでしまいますというところの線をどこかで引かなければならないというときに、非常に抽象的な議論はとてももたないという、多分社会的あるいは財政的状况なんだろうと思います。

だから、そこは定性的にはまさにおっしゃるとおりでありまして、その中で非常に細い道を通して、最終的にトン数標準税制を私どもは実現したいと思っております。そのところにたどり着くにはどういう形の説明が一番いいのかということも考えながら、一応やってみていかざるを得ないなということでもあります。

ただ、我々として、今先生がおっしゃったように、海運がどういう役割を社会で果たしているのかというのは、やはりこれは今回我々、まさに外航海運政策の全体の議論をしようという話をしているわけですから、その中で日本海運がその海事クラスターに対する貢献も含めて、どれだけの役割を果たし、日本にとってはどれだけ必要なものであるかというのは、相対的な評価を一度きちっとしておく必要があるだろうと思っております。それは、これから最終的な報告書をまとめる段階でいろいろご相談をさせていただきたいと思っております。

【委員】　　ちょっと私が考えておりますロジック、何か参考になればと思うんですが、実は経済のグローバル化、とりわけフラット化が非常に進んでおりまして、企業としては当然コストの安いほうへ流れるわけです。自由競争をやっている以上は、それはとめられない動きなんですが、ただ外航海運という事柄の性格上、経済安全保障という国家的な見地から、それに一定の歯どめをかけるべきだという議論が今起こっている。

じゃ、どこまで確保するのかというのは非常に難しい問題なんですが、例えば農水省で、食糧安全保障で、カロリーベース30%台になったと、40%を切ったと、これは大変だと。じゃ、何%がいいのかというのは決め手がない議論なんです。しかし、じゃ、ゼロでいいのかというと、だれもゼロでいいとは言わない。少しでも上げようという努力をしているのが農業政策なんですね。それと非常に私は似ていると思います。

だから、少なくとも非常時とか有事の対応として、自国船籍を大きく増やす必要があるだろうというのは、コンセンサスとして出てくるんじゃないかと。そうすると、やはりそれを国家的要請からやるのであれば、やっぱり税制等のインセンティブを強く働かせてや

っていくしかないじゃないかというロジックだと思うんです。だから非常時だけが自国船籍でいいという、自国船籍は何のためにするかと。非常時のためですという議論をすると、じゃ、例えば目標数字が3割とか出てきたら、3割でもう打ちどめですかという議論になったら、先ほどのカロリーベース何%がいいのかというのと同じ議論で、いや、4割がいいとか、5割がいいという議論も出てくるわけです。

だから、最低限ここまではインセンティブを与えてでもすぐやりましょうというロジックでないと、この議論はなかなか収束しないんじゃないかと、私は思います。何かご参考になればと思いました。

【部会長】 大変ありがとうございました。どうぞ。

【委員】 議論が平時か非平時かという、代替的な話になってしまっているような気がするんですけど、私はちょっとそういうつもりで申し上げたのではなくて、船はどちらにでも使えるわけですので、おそらく数量化する場合には、非常時の必要な船舶が出てくる。もし、その非常時に必要な船舶を確保されたら、平時にもこういうような効果があるよということを非常に軽量化は難しいんですけれども、ロジックとしては整合的にきっちりやるべきだと。プラス河野先生がおっしゃったように、平時のときのクラスターに対して、はかれるものに関しては、きっちり整理しておくことがやはり重要で、そういう意味では経済学で言うところの外部効果みたいなもので、どちらにも使えるものであるということで議論を整理していただくといいかなと思います。

【部会長】 ありがとうございました。どうぞ。

【委員】 この分野での専門では全くないので、今お話を伺っていて、ごもっともな議論が多くさされていたと理解します。

一つ感じているのは、先ほど局長が言われたとおり、世界的な競争の中の産業だということ。各国において、国家補助的が一般化しているという中で、非常時、有事に必要なとする総量を決めて、その総量が保てるような平常の経済活動のための政策を考えていくことはもっともな話だと思います。

そのときに平時も有事も非常時も、その算定上は分類されるとしても、日本の物資移動のために必要な最低限の船籍と船員という算定から言えば、また議論のコンテキストからいけば非常時、有事という分け方をしなくても、最低限のという言い方で済むのかなと思います。

次に、最低限が担保されるような枠組みの作り方においては、やはり国際的な横並び

という考え方も必要だし、また日本みたいな立地条件にある韓国であるとか、そういう国を取り出したような考え方というのがまたあれば、そういうものも有効だと思います。また人員育成であるとか、税制あるいは融資等々の政策等の総和が、諸国と同様なものとなるように担保できれば、きっとそれが政策の総合目標になるのかなという気がします。個々の目標も重要ですが、総合的な仕掛けが妥当に設定できるようなことを考えていかなければならないということをおっしゃったんだと思います。

この考え方については全く賛成であって、そのとおりに各論を進めていただくことは非常に重要なのかなという感じがいたしました。

【部会長】 どうもありがとうございました。今、委員から、多分事務局が大変貴重だと思う意見を伺ったんだと思いますけれども、事務局のお考えとしては、その資料2、資料3というところの議論をまず踏まえて、それをある程度委員の間で感触を共有しておいて、その上で資料4の作業というのをどうしても今回は必要規模というものを何らかの形で提示をしたいというふうにお考えなんだろうと思います。そういう意味で、今のご意見は大変参考になるんだろうと思います。

いずれにしても、資料4に示されていたような考え方、特に3枚目、4枚目のあたりのところについて、これをまた一層、委員の方々から何かサジェスションをいただければ、大変ありがたいと思いますので、きょうはもう時間がなくなりましたけれども、何かございましたら、ぜひまたご意見をお寄せいただければ、大変ありがたいと思います。

ほかに何かご意見、ご発言がございますでしょうか。事務局はよろしゅうございますか。

ちょうど予定していた時間が来ておりますので、5番目の議題に移らせていただいて、今後のスケジュールについて、事務局からご説明をお願いしたいと思います。

【外航課長】 それでは今後のスケジュールにつきまして、資料5でご説明をさせていただきますと思います。第3回の部会につきましては5月18日の金曜日、10時から12時ということで開催をさせていただきますと思います。本日、いろいろと貴重なご意見をいただきましたことを踏まえまして、日本籍船及び日本人船員の必要規模について、ご議論をまたいただきたいと思います。

それから外航海運事業者の役割を踏まえまして日本籍船及び日本人船員の計画的増加策、いわゆる法律等の担保措置あるいは支援措置につきましてご議論をいただきたいと考えております。以後、第4回の部会で中間取りまとめの骨子をお示しし、第5回の部会におきまして、中間取りまとめを行っていただければと考えておりますので、よろしくお願

たいと思います。

以上でございます。

【部会長】 ありがとうございます。

それでは、何か今の今後のスケジュール等に関してのご説明にご質問、ご意見がございましたら、お願いいたします。よろしゅうございますか。

それでは事務局にお返しをいたしますので、よろしく申し上げます。

【事務局】 どうもありがとうございました。

それでは次回の部会の日程につきましてご説明をさせていただきます。第3回国際海上輸送部会につきましては、5月18日金曜日10時から、本日と同じ国土交通省11階特別会議室で開催させていただきますので、よろしくお願い申し上げます。

以上でございます。

【部会長】 よろしゅうございますか。

それでは、きょうはこれをもって終了といたします。大変お忙しいところ、ありがとうございました。

— 了 —