

交通政策審議会海事分科会

第6回 国際海上輸送部会

平成19年10月12日（金）

【事務局】 それでは、定刻となりましたので、ただいまから交通政策審議会海事分科会第6回国際海上輸送部会を開催させていただきます。

委員及び臨時委員の皆様には、ご多用の中、本部会にご出席賜りまして誠にありがとうございます。私、事務局を務めさせていただきます海事局外航課の中村と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

本日は、委員及び臨時委員総員17名中9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、どうぞよろしくお願いいたします。

さて、人事異動のため、今回から一部臨時委員の方が交代されておりますので、ご紹介させていただきます。

鈴木臨時委員の後任といたしまして社団法人日本船主協会会長の前川臨時委員が、山口臨時委員の後任といたしまして日本政策投資銀行副総裁の荒木臨時委員が任命されております。なお、前川臨時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。

交代されました臨時委員は以上でございます。

なお、本日ご出席されている委員及び臨時委員の皆様のご紹介につきましては、席上に配付しております座席表をもってご紹介にかえさせていただきますたく存じます。

浅野委員、馬田委員、岡部臨時委員、佐々木臨時委員、田崎臨時委員、森本臨時委員及び渡臨時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、ご欠席されております臨時委員にかわりましてご出席いただいている方がいらっしゃいますので、ご紹介いたします。

社団法人日本物流団体連合会の平山理事長でございます。

社団法人日本船主協会の中本理事長です。

社団法人日本造船工業会の寺門企画部長です。

石油連盟の波田野常務理事です。

続きまして、事務局のほうにおきましても7月10日付で人事異動があり、異動後初めての部会でございますので、異動から大分時間が経っておりますが、ご紹介をさせていただきます。

海事局次長から海事局長に就任いたしました春成でございます。

大臣官房審議官から海事局次長に就任いたしました大野でございます。

大臣官房審議官には武藤が就任いたしました。本日、所用のため欠席でございます。

大臣官房技術審議官に就任いたしました染矢でございます。

本日の出席者については以上でございますが、議事に先立ちまして、海事局長の春成より一言ご挨拶を申し上げます。

【海事局長】 恐れ入ります、海事局長の春成でございます。この機会を利用いたしまして御礼のご挨拶を一言申し上げたいと思っております。

私は次長でこの7月までおりましたけれども、この2月に大臣より諮問をお願いしまして、その後、非常に短期間のうちにご出席の先生方、委員の皆様方におかれましては、密度の濃い議論を続けていただきまして、6月の末に中間とりまとめをいただきました。私は7月に局長に就任させていただいたわけですが、最初にやったことというのは、この中間とりまとめをいただいたものをベースに概算要求の準備をするということが最初の仕事でございました。この短い期間の間にきちんとおまとめいただいたことに心から御礼申し上げたいと思っております。

その概算要求でございますけれども、当然のことながら、トン数標準税制についての税制改正要望を財務省のほうに提出させていただきました。あわせてこのトン数標準税制がねらっておりました安定的な国際海上輸送の確保、それから日本人船員・日本籍船の確保・育成ということに関連しまして予算要求をさせていただいております。これはいわゆる一般会計への予算要求でございます。特に船員につきましては、従来は離職対策を中心にやっておりましたけれども、これからは確保・育成をしていくということで、その育成のための予算要求をさせていただきます。これ以外にも大きな柱として、海洋環境の保全ですとか、これは海の10モードと称する燃費基準を新たにつくるという作業のためのお金でございます。それからいわゆる海上交通の安全確保ということで、マラッカ・シンガポール海峡の安全確保のための予算要求をするといったことで、極めてパンチのあるといいますか、政策的な中身のよい要求ができたというふうに思っております。

もちろん、きょうも後ほど資料でご説明するわけでございますが、まだまだ我々自身課

題がたくさん残っておりますけれども、また秋以降いよいよ始まりますので、どうか活発なご議論をいただきまして、あるいはご意見を賜りまして、我々としてもまた一步一步進んでいきたいと思っておりますので、どうぞよろしくご審議をお願いしたいと思います。どうもありがとうございました。

【事務局】 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させていただきますようお願いいたします。

次に、配付資料の確認をさせていただきます。お手元に座席表をお配りしておりますけれども、その次、それに加えまして、海事分科会議事次第の1枚物をお付けしております。それから配付資料一覧。それから資料1といたしまして交通政策審議会海事分科会国際海上輸送部会委員名簿、1枚でございます。それから資料2といたしまして、交通政策審議会海事分科会国際海上輸送部会中間とりまとめ(概要)、カラーのポンチ絵2枚物でございます。それから資料3といたしまして、安定的な国際海上輸送の確保方策、これはカラーのポンチ絵1枚でございます。それから資料4といたしまして、今後の海上輸送部会の進め方について、これはA4縦のもの1枚でございます。それから資料5といたしまして、第6回国際海上輸送部会説明資料、カラーのポンチ絵で少し厚いものでございます。資料は以上でございますが、不備等ございましたら事務局のほうまでお申し出ください。

それでは、部会長に議事の進行をお願いしたいと思います。どうぞよろしく願いいたします。

【部会長】 それでは、本日もよろしくお願いを申し上げます。

早速、議事次第に沿って議事を進めさせていただきますけれども、前回開催の6月27日から3カ月以上経過をしておりますので、前回とりまとめに至りました中間とりまとめの内容のおさらい、それから今後の部会の進め方について、まず事務局から先にご説明をいただきたいと思っております。その後で本日の議題として掲げられております競争環境の整備について、地球規模での安全・環境問題への取り組みについて、一通り事務局からご説明をいただいて、その後で質疑応答に移らせていただきたい、このように考えております。委員の皆様の間で議論いただける時間をできるだけ多くとっていただくために、事務局からの説明はできるだけ簡潔をお願いしたいと考えます。それでは、事務局からよろしくお願ひ申し上げます。

【外航課長】 それでは、私のほうからご説明させていただきます。私は7月から外航課長になっております岡西でございます。どうぞよろしく願いいたします。

まず資料2でございます。先ほど部会長からご説明ありましたとおり、中間とりまとめの概要ということで2枚紙にまとめさせていただいております。この点につきましては、委員各位、もうご承知かと思っておりますので、ざっとご説明させていただきますが、外航海運の意義・必要性についてご認識を新たにさせていただきまして、我が国外航海運事業者の国際競争力を強化する必要がある、そのためには、外国の外航海運事業者と同等の条件で競争できる競争環境が必要であるということをご示唆いただいております。あわせて、日本籍船・日本人船員は非常時において大変重要な役割を示すということから、平時からこれを一定規模確保する必要があるということで、日本籍船を増やし、日本人船員を育成することが喫緊の国家的課題であるということのご示唆を受けたということでございます。

次のページでございますけれども、これに合わせまして日本籍船・日本人船員の必要規模の試算もいただいております。ある程度の経済水準を維持するということを前提に試算したものとしまして、日本籍船は450隻、日本人船員につきましては5,500人を確保すべきではないかということをお願いしております。それに合わせまして、日本船主協会のほうから、昨年、日本籍船を5年で2倍、日本人船員を10年で1.5倍に増加させることを目標とする旨のご表明もいただいております。

このような必要性または日本籍船・日本人船員の必要規模をもとに具体的施策のあり方といたしまして、以下の3点をご答申いただいております。まずはトン数標準税制を導入することです。これについて早急に具体的検討を進める必要があるということ。続きまして、日本籍船及び日本人船員の確保等のために法整備をする必要があるということ。続きまして、金融上の措置、承認船員制度の見直し等をしっかり図るということで、先ほど冒頭申し上げました安定的な国際海上輸送確保のための施策、国際競争力の強化、日本籍船・日本人船員の確保を図るという目標を達成すべきだという答申をいただいたということでございます。

続きまして、資料3、1枚紙の資料でございます。今の中間とりまとめに加えまして、年内の最終とりまとめに向けまして、先ほどご説明いたしました中間とりまとめでご議論いただいたもののほかに、安定的な国際海上輸送の確保のために必要な方策を整理した紙でございます。1枚紙にしてございます。上のほうから右下にかけて、これにつきましては中間とりまとめのところでおとりまとめいただいた部分でございます。このほか、左下

にごございます適正な競争環境の整備、独禁法適用除外の適切な運用、WTO・EPA交渉、それからもう1つ下の安全・環境、マ・シ海峡の航行安全の確保、船舶の構造基準等、安全・地球環境問題への取り組みという部分、ほかの部分もごございますけれども、この2つの部分につきまして今回最終とりまとめに向けまして皆様にご議論いただきたい点がございます。

以上を踏まえまして、資料4でごございます。本日から年末に向けての審議の方法等、進め方についてまとめさせていただいておりますので、ご紹介させていただきます。

まず、本日、第6回部会といたしまして、先ほど資料3でご説明いたしました競争環境の整備について、それから地球規模での安全・環境問題への取り組みについて、これについてご議論いただきまして、さらに中間とりまとめで具体的な施策をとるようと言われておりました部分につきまして、今、海事局長からもありましたけれども、税制改正要望、法律改正、予算要求と進んでおりますので、その点についての状況をご報告させていただきたいと思っております。

続きまして、来月、11月16日金曜日に第7回部会を開きまして、本日ご議論いただいた部分を踏まえた最終答申の素案をご議論いただきまして、最後、第8回部会におきまして、12月20日、最終答申をいただきたいと思っております。なお、最終答申においては、国際海上輸送部会とヒューマンインフラ部会の合同部会という形で設置させていただきたいと思っております。

以上がこれまでのとりまとめと今後の進め方でございます。

それでは、先ほどの部会長からのご指示に従いまして、引き続き、議題に沿いまして資料の説明をさせていただきたいと思っております。資料5でごございます。第6回国際海上輸送部会説明資料となっております。

1ページはねていただきますと、先ほど私が申し上げた点を書いてある目次のようなものでございます。その次のページが1つ目の議題であります適正な競争環境の整備ということで、秩序ある競争の確保と自由かつ公正な国際海運市場の形成、この2つの点についてまず、ご議論いただきたいと思っております。

それでは、右下に3ページと打っておりますが、適正な競争環境の整備、秩序ある競争の確保ということで、外航海運に関する独禁法の適用除外制度についてご議論いただきたいと思っております。今回の資料で独禁法の話させていただきましますのは、ご承知かと思っておりますけれども、EU、アメリカで独禁法適用除外の撤廃に向けた動きがございます。ま

た、昨年末、公正取引委員会からは海上運送法に基づく独禁法の適用除外の見直しを求め
る意見などが出ております。そういうことで、我が国としてどのように対応していくのか、
その方向づけを行うことが求められておりますので、本部会でご議論いただきたいと思っ
ております。

次のページをめくっていただきますと、4ページ目、それでは、船会社間の協定という
のはどういうものがあるのかということを書いたものでございます。左側にいわゆるカル
テルの類型で、海運同盟、航路安定化協定、コンソーシアム協定、不定期船協定というの
がございます。この海運同盟といいますのは、もう130年前からあります大変古い類型
のカルテルでございます。海運が破滅的な運賃競争を繰り広げてサービス水準の低下な
どがあったものですから、それを防ぐために作られたものでございます。中身としまして
は、次のコラムに書いてございますが、共通の運賃を設定する、それから運賃に近い燃油
費、為替、ターミナル料金などに関するサーチャージを設定したり、あとは供給のほうの
調整をするという、包括的な、まさにカルテルの代表例のような協定でございます。

続きまして、航路安定化協定というのがございます。これはコンテナ化が進展したため、
カルテルを結んでいない人たちも参入しやすくなってきたり、米国での独禁法の見直しで
拘束力のある運賃カルテルができなくなったので、同盟の拘束力が低下しましたので、ガ
イドライ的な協定ができ上がったというのがこの航路安定化協定でございます。従来の
同盟・盟外の枠組みを超えて運賃設定の方針などの情報交換を行って定期航路の維持安定
を図るというのがこの協定でございます。

続きまして、コンソーシアム協定。これも同様にコンテナ化の影響を受けたもので、コ
ンテナターミナルをつくるために、大変投資費用が大きくなってきて、船会社が一社
一社やっていたのでは到底追いつかないということで、企業グループをつくるというこ
と、それから船舶の大型化に伴いまして、何回も何回も大きな船で行くと供給過多にな
るということで、スペースチャーターなどによりお互いに供給を融通し合うということで、共同
配船を基礎としてお互いのスペースを融通し合うというのがこのコンソーシアム協定で
ございます。

あとは不定期船協定というもので、それぞれの物品、ケミカルであったり自動車であ
ったり南洋材であったり、それぞれの貨物に応じて協定を結ぶ、このような内容のもの
がございます。

従いまして、独禁法の議論をするときには、十把一からげに独禁法の適用除外というの

は大変乱暴でございまして、この辺をきめ細かく見た上で議論する必要があるのかなというところでご紹介させて頂きました。

続きまして5ページでございます。それでは実際にどういうふうな定期船同盟、協定ができていたのかというものを示させていただいております。何%と数字を書いておりますのは、2006年海上貿易量コンテナのトン数比率でございます。有名な北米航路でございますけれども、今や日本にとって16%のシェアとなっております。ここでは運賃修復ガイドライン、サーチャージガイドライン、情報交換、コンソーシアム協定というのがありまして、運賃協定はないというのが現状でございます。

続きまして右側のEU、これは12%のシェアを持つマーケットでございますけれども、欧州航路ですが、タリフ、いわゆる運賃の設定がございます。ただし、これは形骸化してしまっている。あと、運賃、タリフが形骸化しているものですから、ガイドラインを設定している。それからサーチャージの設定、情報交換、コンソーシアム協定が行われているということでございます。

左下は中国でございます。これは今、35%ということで、コンテナ市場において大変大きなシェアを占めております。比較的新しい市場で、協定をつくるとかという秩序ができる前の段階かと思われませんが、そこにごございますように、コンソーシアム協定と情報交換の協定しかございません。大変熾烈な過当競争が行われておりまして、今でも四十数社がここに参入してきている。中国の経済政策の変更もありまして、これまでの国営の海運企業だけから民営化の企業もどんどん入ってくるという状況になっていきますので、協定の意義自体がないと想像され、運賃協定なくコンソーシアム協定と情報交換が行われている、このような現状でございます。

あと、米・EUにつきましてもそこにあるとおりでございます。

なお、EU関係につきまして、矢印の次に○、×、△というのをつけてございます。これにつきましては、先ほどご説明しましたEUで、今見直しが進んでおりまして、EUが独禁法の適用除外を認めないということになりますと、この×のついているものが認められなくなるという意味です。○がついているように、コンソーシアム協定についてはEUも今後も認めていくということに注意を払う必要があると思います。また、情報交換につきましてもケース・バイ・ケースで認めることはあるということでございます。これは後ほどご説明させていただきます。

続きまして6ページでございます。船社間協定の歴史ということで、これは見ていただ

ければと思いますけれども、1875年の英印間の熾烈な競争ということで、独禁法、競争法ができる前、1890年のシャーマン法ができる前から協定があったということがございます。その後、競争法とこういうカルテルの衝突の歴史がずっと繰り返されておりまして、ただそうはいうものの、協定は130年間維持されてきたということがございます。左下、EUではリスボン戦略策定によって競争的な市場を目指すことが求められ、その6年後であります昨年、独禁法が海運については廃止という決定がなされた。アメリカにおきましては、大変独禁法が強い、競争法が一番進んだ国と言われておりますけれども、ここでは1984年や98年の海運法の改正によって、だんだんカルテルの強さを弱めるような方針でずっと進んできているということですが、まだ廃止ということにはなっていない。ただ、本年、独禁法改革委員会のほうがホワイトハウスと議会に対して適用除外は必要でないのではないかという報告を出しているという現状でございます。

右端、日本でございます。戦後すぐ独禁法が制定されました。米、EUと同様に独禁法の適用除外となっておりましたけれども、92年に閣議決定でもう一回見直さないかということが言われまして、当時の運輸省でもずっと勉強してまいりまして、最終的には99年の海上運送法の改正というところで、独禁法の適用除外はやはりそのまま存続すべきだという結論になり、海上運送法の改正がなされているということでございます。その後、昨年12月に公取委からやはりもう一回見直せないかというようなご見解をいただいたということでございます。

続きまして7ページ目、これがEUにおける競争法の状況ということでございます。上の段、要は運賃の同盟はもうだめですよということでございます。ほか、下にございます技術協定はいいですよ、あと定期船の情報交換も競争制限的なのはだめですけども、第81条3項という消費者に利益のあるようなものについてはいいですよということ。あとは不定期船のプール協定も同様に消費者の利益になるものについてはいいですよということを示されております。

このガイドラインも昨年、9月14日に発表されたものですが、EUの船会社とEUの間では既に合意形成ができているようでございます。これはMAERSKなど大変大きな企業がM&Aを進めておりまして、1996年に6.1%に過ぎなかったMAERSKのコンテナシェアが、今、世界で19.2%ということになっているという、EUの船会社が大変大きな勢力を持ってきていることもEUの競争施策にも反映されているのではないかと、いうものでございます。

続きまして8ページ、EU以外の地域における動向でございます。アメリカでございます。アメリカは2004年の独禁改革委員会において、全ての産業について独禁の見直しを行っているところでございますけれども、2007年に海運につきましても適用除外の対象とする必要はないという報告が出され、大統領・議会に決定がゆだねられているところでございます。現在、大使館経由でいろいろアメリカの情報をとっておりますけれども、ホワイトハウス・議会ともに動きはないということで、先ほど申し上げましたEUの動きを見ているような情勢でございます。

あと、豪州は適用除外を維持するという方針を昨年発表しております。

シンガポールも、昨年ようやくできた競争法の中で独禁法の適用除外を認めてございます。

一方、中国でございますが、来年8月にここも競争法ができ上がります。そこでこの協定の取り扱いがどうなるのかということが大変注目されるところでございますが、これにつきましてはちょっと未定ということでございます。

インドにつきましては協定の適用除外が廃止されます。

このような外国の諸事情となっております。

9ページ目が日本の状況でございます。日本につきましては、1999年(平成11年)の海上運送法の改正によりまして、協定ができましたら、公取にしっかり通知をいたしまして、公取がチェックいたしまして、変なものであれば措置請求、それで、国土交通省もそれがおかしいということであれば変更・禁止命令が出せるという、いわゆる何でもやっというわけではなくて、国のコントロールのもとに置かれた協定の運用が行われているというのが我が国の現状でございます。

このような現状の下、10ページ目でございますが、昨年12月に公取からの見解というものが出ました。ここでは基本的に共通運賃、タリフはもう形骸化しているということ。それから運賃以外のサーチャージに関しては実コスト以上に請求して、かつ、荷主に対して一方的に船会社から通告させるということで、荷主の利害を害しているのではないかと、これが第1点目でございます。もう1点としては、米、EUの見直しの機運があるので、それに合わせて日本もやはり廃止すべきではないかというようなことです。しかしながら、海上運送法が国土交通省所管の法律でございますので、公取としては国土交通省に検討してくださいという答申を出したということでございます。

続きまして11ページ目、当時、国土交通省として現状の妥当性を説明するものとして

出した見解でございます。緑のところのポイントでございますけれども、現在、アジア諸国の港湾間競争が激化している中で、アジアの中で日本のみが独禁法の適用除外を廃止すると、船会社が全部アジアのほかの国に行ってしまうのではないかと。どんどんアジアのハブ化が進んで日本発着貨物はフィーダー化されてしまう、それにより、荷主に対してコスト増、利便の低下を招くのではないかと。さらに、今回の独禁法の適用除外というのはEU主導で行われていますけれども、欧州巨大船社によるMAERSKなどを中心とする寡占化が進展し、日本の船社の競争力が低下して、日本としてはあまりいい話ではないのではないかと。それから中国航路に見られますように、著しい曜日、季節等による運賃変動が起こるので、これは荷主は望んでいないのではないかと。制度の存廃については国益の観点から十分な検討が必要ということを示しています。

あと12ページでございますけれども、ここにある荷主協会さんからの意見が公取に出まして、公取の報告書になったわけでございますけれども、実はその意見が出た後、国土交通省のほうで速やかに荷主協会からの意見に対する対応策を打ちまして、改善されているというもののご紹介でございます。国土交通省の届け出については速やかに開示する。二重運賃制は廃止する。同盟・協定等による運賃・料金の値上げ・新設の際には荷主にしっかり協議する、それから十分な説明を行うということで、改善はされているということの紹介です。

続きまして13ページ目でございます。これが平成11年、1999年の海上運送法の改正の際に、国土交通省、当時運輸省のほうで議論したロジックを整理したものでございます。そこでは外航海運の特殊性ということで、そこにあります4点を掲げまして、船社間協定をすることによって運賃が安定し、定期運航の維持がされ、初期投資のリスク分散による投資の促進、それから寄港地の拡大、低廉な海運サービスができるということで、維持すべきであるという結論になっています。これが平成11年の海上運送法の改正につながっていったということをご紹介させていただきます。

独禁法で最後の紙でございます。大変長くなって恐縮でございますが、14ページ目で、この独禁法の問題につきましては、これまで杉山部会長や学識経験者、日本荷主協会、日本船主協会、海事局が参加する海運経済委員会というところで検討しているところでございます。そこでの議論の状況をご紹介させていただいております。上の段が関係者からの問題意識ということでございます。日本の荷主、メーカーさんなどは価格の安定性を強く望んでいるというもの。それからサーチャージについて大変一方的だったけれども、先ほ

ど説明いたしました平成11年の改正後は、国土交通省の監督も行き届いて船社側の自主的な行動抑制も機能しているということ。それからEUの競争法が適用にならなくなると、むしろ大手船社に追随して一方的に協議もなく自由にサーチャージを設定してくるのではないか、かえって危ないのではないか。あとは、協定がなくなることでまた破滅的な運賃競争が行われて、コンテナのラインを維持できなくなり、どんどん日本からコンテナ船の幹線が離れてフィーダー化してしまうのではないか。それに伴いましてタイムロスとか荷主にとって国際分業が進んでいる中で大変難しいマネジメントを強いられるおそれがあるのではないか。あとは運賃の乱高下など消費者にプラスがないのではないか。海運企業のマネジメントのノウハウの喪失を招くのではないかというような点があげられています。我々の勉強会の中では荷主協会も入っていただいていますけれども、適用除外撤廃に対して若干否定的な問題意識が出てございます。とはいうものの、いろいろ世の中の動き等ございますので、今後の検討の視点として今回ご提示させていただくものが黄色い部分でございます。我が国が貿易立国であること、荷主も大変多うございます。そういう中で、貿易の現状を踏まえてどのような海運市場、または海運業界の秩序が望ましいのか。それからアメリカ・EUと諸外国における動向がどうなるのか、またそれが日本にどういう影響を与えるのか。それから実際に船社間協定というのがほんとうに価格の運賃安定効果があるのかどうかというものをしっかり見定める必要があるのかなということで、今後の視点ということで書かせていただいております。

以上が独禁法の適用除外に関する紙でございます。

それでは、続けてご説明させていただいてよろしいでしょうか。ではページをめくっていただきまして、今度は、自由かつ公正な国際海運市場の形成ということで、16ページでございます。WTO、EPA/FTAについて書いてございます。この16ページの紙は一般的な説明の紙でございます。WTOはマルチで基本原則が最恵国待遇、いわゆる1つの国にいいことをすればそのメンバーカントリーはみんな同じような待遇を受けることができるというもの。それから内国民待遇（NT、ナショナルトリートメント）でございますが、これは自分の国の人だけを優遇してはいけないというものでございます。

それから右側のほうが二国間または複数国間でやるFTAまたはEPAでございます。これにつきましては、それぞれの国の間で自由化を進めていく、又は経済連携を強めていくというものでございます。

この2つの関係でございますが、下の段、いわゆるWTOがベーシックな貿易の慣行を

書いてございまして、EPA/FTAがそれにプラスアルファするものというもので整理されてございます。従いまして、WTOではMFNと言われている最恵国待遇がありますけれども、EPA/FTAは特出しで認められる、ある程度一定の条件はございますけれども、そういう仕組みになってございます。ただ、今の段階ではWTOが妥結する見込みがございませんので、EPA/FTAが先行で進んでいるという状況であるということでございます。

17ページでございます。自由化といいますけれども、何が問題なのか、海運は既に自由なのではないかということだと思っておりますけれども、海運自由の原則のもと、大変古い、歴史の長い自由市場で営んできた海運市場ではございますが、そこにありますように若干閉鎖的な部分もございます。特にアメリカでございます。アラスカ原油の輸出について自国籍船に限定していたり、ご承知かと思いますが、96年、97年の港運協議で、フェデラル・マリタイム・コミッションのほうから一方的な制裁を課されたりとか、そういう行為がございます。

また中国におきましては内陸部での支店の設置ができない。それからインドについては政府貨物の輸送は自国籍船に優先する。それから一部の港の貨物税の免税手続が煩雑であったり、インドネシアに至っては、海運代理店をやるのに外資規制49%というのがかかっているということです。ベトナム、フィリピン、その他、そこにはございますようにいろいろな具体的な障壁があるという現状でありますので、これらをどれだけクリアしていくかというのが今後の我が国海運企業の自由なビジネスに影響するということでございます。

18ページでございます。そのような現状を踏まえて、左側が多国間レベルということで、WTOをどんどん進めていきますということを書いてございます。あまり知られておりませんが、中段以下、赤いところにはございます海運分野の複数国間会合において、日本が議長国をやっているということで、まさに日本がリーダーシップをとってWTOの海運の合意を進めているところでございます。

あと、FTA/EPAでございますけれども、中国を含めASEAN等、活発にFTA/EPAをどんどんやろうとしております。そういう中で、日本だけがこのFTA/EPAに乗り遅れますと、日本の船会社だけが不利な条件で競争せざるを得なくなるということでもありますので、これについても積極的に進める必要があるのではないかと書いてございます。

このように、WTO、EPA/FTAを進めることで、下段でございまして、国際条約

に基づく海運市場の自由化に関する法的枠組みがしっかりでき上がりました、より自由で公正な国際市場が形成されるということでございます。これに伴いまして中間とりまとめをいただいたように、ますます我が国海運事業者にとって国際競争力の強化が必須になってくるということでございます。

次が19ページ、これはWTOのサービス分野のこれまでの経緯が書いてございます。ちょっとおもしろい点でございますので、ご紹介させていただきますと、ウルグアイ・ラウンドでは海運、金融、基本電気通信の3分野だけが合意不成立でした。その後、継続交渉で海運だけが唯一の交渉未成立分野ということで残っているということです。ほかのサービス分野は進展していますが、海運だけが全くゼロ回答という状況になっているということでございます。そういう中で、今、ドーハ・ラウンドを迎えているのですが、ドーハ・ラウンドにつきましては、ご承知のとおり農業分野を中心としてうまく進んでいないため、先が見えないということでございます。

続きまして20ページ目、EPA/FTAの状況でございます。上の段がこれまで締結済みで、下の段がこれから締結するというものでございます。これまでの具体例としては、フィリピンで外資規制が撤廃されたりしているというものでございます。

以上がWTO、EPA/FTAの取り組みでございます。

続きまして、2つ目の議題でございます地球規模での安全・環境問題への取り組みについての説明をさせていただきます。

まず1番目としまして、めくっていただきまして21ページ目でございますが、国際海上輸送にとって重要な航路の安全確保等ということで、マラッカ・シンガポール海峡における取り組みをご説明させていただきます。

23ページでございますけれども、まず、マラッカ・シンガポール海峡の現況ということで紙をつくらせていただいております。第1回の会合で、電事連の榊本副会長のほうからの発表資料にもありましたけれども、我が国の輸入原油の約8割、大体2億キロリットル以上がここを通過してございます。我が国にとってエネルギー安全保障上最も重要な海域ということでございます。日本商船は1万4,000隻ということでございます。一方で、この海峡は大変狭隘でございまして、可航幅が狭く航行が困難。それからインドネシア、マレーシア、シンガポールという3カ国の領海になっておりまして、主権関係が大変難しいというような状況でございます。将来予測によると、2010年には今の1.5倍の通航隻数が予想されるということで、ますます重要度が増してくるというものでございます。

右下の絵を見ていただくとわかりますように、例えば中東から原油がホルムズ海峡を通じて出てまいります、インドの先を越えまして、ここのマ・シ海峡を通じてそれから日本にやってくるというルートが基本的なルートになってございますので、ここの安全環境を守るというのがエネルギーの安定供給の観点からも大変重要になっております。

次に24ページでございます。そのような重要性にかんがみまして、1968年以来、海峡利用国として唯一我が国がここに対する安全対策を支援してまいりました。これによって、真ん中の段でございますが、マラッカ海峡協議会を通じて132億円の航行安全対策、15億円の環境保全対策が行われました。およそ40年にわたりこの海峡の安全対策を主導的にやってきたということで、先日の会議でも、インドネシア、マレーシア、シンガポールら沿岸国から大変尊敬の念を持ってこれまでの貢献を見てもらっていることを痛感しました。これについては石油連盟、船主協会、日本財団ら民間のお力で安全対策を支援してきたということでございます。

その経緯でございますが、右側の円グラフ、18.8%という日本のシェア、相変わらずトップでございますけれども、1994年は20.8%もあったのが下がってきております。あとギリシャ、中国。中国に至っては10年前の7.8%が10.5%ということで、どんどん増える傾向でございます。このようにいろいろな国がどんどんマ・シ海峡の安全性からメリットを得ているということで、これまでの日本だけがやっているのはおかしいのではないかとということで、また1994年に発効した国連海洋法条約に基づきまして、こういう国際海峡について国際的枠組みの下で議論すべきだということになりました。その結果、下でございます2005年9月のジャカルタ会議、2006年9月のクアラルンプール会議と続きまして、この海峡をどうやって安全にやっていくかというものが話し合われてきたわけでございます。

そして次の25ページでございますけれども、先月の9月4日から開かれましたシンガポール会議において、国連海洋法条約に規定された国際海峡における協力について、世界で初めて沿岸国と利用国の協力の枠組みが具体化したということでございます。メカニズムと言われております濃い山吹色の左側でございますけれども、沿岸国と利用国がフォーラムを開いたり、調整委員会を開いたり、また基金、お金を出し合うということが決まったということでございます。主権国家が自分の主権を強く要求するわけでもなく、かつ、利用国はしっかり主権国の意見も尊重して、お互いが話し合って協調してやっていこうということが決まったという意味では、大変画期的な国際的な枠組みができたということで

ございます。これのちょっとおもしろい点は、従来、日本だけが関心ありましたが、右側のプロジェクトの関心国ということで、中国が大変強くここに関心を示し始めまして、会議の中でも中国が、どんどん自分達も支援します支援しますということを表示いたしました。これに合わせて、アメリカ側がその後それを受けて、中国に呼応するように、おれもやるということになってきました。日本だけだったのが、日・米・中という大国がここへ一気に支援するという流れができ上がったということでございます。逆にこれが沿岸国としては、アメリカ、中国という大国が入ってくるのが脅威になりまして、ますます日本にぜひ間に入ってほしいという要請が強くなってきているわけでございます。今回、日本がリーダーシップをとってこういうメカニズムができたということをご紹介させていただきます。

続きまして26ページでございます。このようにできた協力メカニズムを有効に機能させるためには、幅広い利用国または利用者の参加が必要でございます。日本は第一の利用国であるということなので、今後もリーダーシップをとって貢献していく。米・中の動きも見ながらしっかり日本がリーダーシップをとっていく必要があるのではないかとということでございます。

そういう意味で、これまで民間団体を中心にお願いしていたものを、今後は、政府もしっかり支援する必要があるのではないかとということで、我々は外務省とも協力しながら対策を打ち出していきたいと思っております。または、これまで支援いただいております日本船主協会、日本財団、石油連盟だけではなくて、ほかの団体もどんどん拡大して支援していただく必要があるのではないかと考えております。これにつきましては、資源エネルギー庁のほうにも働きかけまして、ご理解をいただいております。

また、ご紹介させていただきますが、独立系のタンカー会社でありますINTER TANKOが、10月9日に基金に対する支援表明をしたということで、いわゆる国を越えてCSRという観点から民間団体が国際的枠組みに支援するという流れも今でき上がりつつあるというので、日本も乗り遅れることがあってはならないのではないかとというふうに思っております。そういうことで、安定的な海上輸送がこのようなメカニズムのもとにできれば、我が国の経済の持続的発展にも大きく貢献するのではないかと考えております。

あと、最後に27ページでございますが、国連海洋法条約、先ほどご説明した第3部の国際航行に使用される海峡の規定が、書いてございますが、あと海洋基本法、この7月20日に施行されてございますけれども、年末にかけて海洋基本計画をつくることになって

ございます。その中では、20条、21条、27条がまさにマラッカ・シンガポール海峡に関係する規定でございますので、この辺も内閣府と調整しながら海洋基本計画の中で取り入れてもらうよう頑張っていく必要があると思っております。また、ご承知のとおり、経済成長戦略大綱の中では、エネルギー政策の中でマ・シ海峡を位置づけていただいているということをご紹介させていただきます。

続きまして、今出参事官から説明を続けさせていただきます。

【参事官】 技術担当参事官をしております今出と申します。引き続きまして、船舶の安全性向上、環境保全への貢献についてご説明申し上げます。資料の29ページをご覧くださいと思います。

船舶の安全・環境分野の技術基準につきましては、主としてIMOの場で協議して作成しております。そこでの共通認識としまして、できる限り高い水準の基準を目指すこと、また、経済性の論議はやらずに基準をつくるということでやってまいりました。ところが、左の箱のカラムに書いてございますような背景によりまして、我が国の海運、造船の経営に影響を与える基準が近年増加しております。1999年のエリカ号事故、2002年のプレスティージ号事故によりまして、フランス・スペインの海岸の油汚染事故で海運のイメージが非常に悪化し、シングルハルトタンカーをスクラップする規制を前倒ししたり、その後の安全基準強化に大きな影響を与えております。

また、ギリシャの発言力が大変大きくなってございまして、キャンペーンを行って、一度決定いたしました国際規則をひっくり返すような実力を持っております。彼らは、メンテナンスフリーの頑丈な船を志向してございまして、船体の構造規則を強化させるというような動きをしております。性能のよい新鋭船で事業を行います日本の船社とは利害が対立するような形になっております。さらに、ギリシャ等主導でバラスタタンの塗装基準ができあがりまして、これによりまして造船所の生産設備に大きな影響を与えるというような事態が起こっております。

また、EU諸国へのECの統制が強化されてございまして、EU諸国が一致団結することで国際基準がますます欧州寄りになるという可能性が大きくなってございます。これまで我が国は、欧米発案の基準案に対しまして、技術的な検討や費用対効果を分析し、業界と調整いたしまして対案をぶつけるといったような対応を行って参ったのでございますけれども、このやり方ですと、国益の保持は難しいという状況になっているのではないかと考えられます。

新たな課題といたしまして、現在、右側の白い囲みでございますように、排ガスの2次・3次規制について検討されています。この基準は、今後、船舶がどのようなパワープランを備えるようになるのかということが決まる非常に重要な事項だと認識してございます。また、国際海運の地球温暖化対策も本格的に検討が開始されようとしております。このようなことから、産学官による戦略的な国際基準対応が必要な時期ではないかというふうに認識してございます。

続きまして、30ページをご覧ください。まず、国際基準戦略を考えるに当たりまして、我が国の特徴を整理いたしますと、極東の島国でございますので、欧州のように常に各国間で協議しながら基準策定を進めていくということにはおのずと限界がございます。一方、世界有数の海運国であると同時に造船国でもありまして、いずれも伝統がありまして、技術力の蓄積というのがあるわけでございます。こうしたことを考慮いたしますと、我が国の技術力を活用いたしまして基準開発に先行して、先に打って出るという戦略がよいのではないかというふうに考えられます。

具体的には、技術開発政策の転換を行いまして、我が国海事産業にとって望ましい規制を実現するための技術開発に資源を集中するというのを考えたかどうかと思っております。現在、海洋環境イニシアチブといたしまして、環境問題への対応と産業競争力向上を実現するために、NO_x、CO₂等の削減に向けた研究開発を、日本発の国際基準提案とリンクしてプロジェクトを推進しようとしてございます。この柱は温暖化対策なのでございますけれども、相反する関係がございますNO_xの削減ですとか、構造強度の強化でございますとか、そういうことの両立を目指して総合的にプロジェクトを進める所存にしております。

さらに、IMO対応の強化策といたしまして、ルール提案能力の強化はもちろんなのでございますけれども、やはりお仲間を募って国際世論を味方につけるという観点から、ロビーイングとキャンペーンの強化が喫緊の課題となっていると考えられます。もちろん、政府間ベースでいろいろ協力・連携の活動をやることは重要でございますけれども、産業界ベースのロビーイング、キャンペーンは非常に効果的でございますので、さらに積極的に推進していくことが重要ではないかと思っております。

このような日本の国際基準戦略のゴールは、下に書いてございますように、安全・環境性能を高いレベルで実現する船舶を提供することを基本理念といたしまして、世界の海運の発展に貢献して、これと矛盾することなく、すなわち、これと同時に我が国の海運・造

船業の国際競争力強化を実現することだというふうに考えてございます。

次のページにまいりまして、具体的な取り組み例を2つ紹介致します。1つは、エンジンからのNO_x削減に関するプロジェクトでございます。2010年を予定しているエンジンからの排ガスの2次規制値は、大体现在の30%減で国際的なコンセンサスがとれつつあります。その5年後を目指した3次規制につきましては、欧州サイドは欧州のエンジンメーカー主導の60%削減ということを提案してございまして、これに対して日米は80%を削減すべきだという意見で対立しております。NO_xを80%下げるという水準でございまして、大体、日本の国内法上の規制値と大体同じようなレベルになりますので、それぐらいで基準としては打ちどまる可能性が高い。さらにこの水準ですと、エンジンの中でNO_xを処理するのは無理でございまして、後処理設備すなわち排気管に脱硝設備をつけなければならなくなります。そこで、今年から5年計画で脱硝設備の実用化を目指した開発プロジェクトを総額38億円で実施しているところでございます。船用メーカーを中心にオールジャパンで取り組んでいるところでございます。この日本の提案のポイントでございますけれども、この青い字で書いてございますように、ローカルな環境問題でございましてNO_xを削減しなければならないのは沿岸域でございまして、その沿岸域では後処理設備を稼働させてNO_xを取る。一方、太平洋の真ん中とか大洋航行中のところは燃費マックスで走るといったような条約改正を同時に我が国が提案している点でございます。このような形が世界の海運にとってはベストなソリューションだと確信してございます。

2つ目は、海の10モードプロジェクトでございます。船舶の省エネ性能を比較することができる指標を作成いたしまして、この指標を船舶調達の判断基準の1つとする仕組みをつくるのがねらいでございまして、算定の方法は、模型試験とシミュレーション計算を標準化いたしまして、民間検査機関によります認証システムも同時に開発をして参る所存でございまして、3年でデファクトスタンダードとしまして、実際に船会社さんにお使いいただけるものをつくる予定にしております。これから本格化いたします国際海運の地球温暖化対策の検討に際して、いろいろなCO₂の削減スキームが考えられるわけですが、その基礎を与える指標としまして国際基準化をしていくことを考えております。

次のページに参考といたしまして、なぜ今、CO₂対策の検討に取りかかる必要があるのかという、その背景をまとめた資料でございまして、

以上、雑駁でございましてけれども、説明を終わらせていただきます。

【部会長】 どうも大変ありがとうございました。それでは以上で2つの議事内容、最初が競争環境の整備について、その中身は独禁法関係のものとWTO等関係のもの、2つございました。それから2番目というのが地球規模での安全環境問題への取り組みについて、その中身がマ・シ海峡の関係と船舶の関係、こういう形になっていたかと思えます。そこで、今ご説明いただいたものについて議題ごとに少し分けてご質問、ご意見をいただくのがいいのかなというふうに思います。

最初に、議題の1番目のほうでありました競争環境の整備について、別に制限はないのですが、おおむね30分ぐらいの議論の時間がとれるかなと思いますけれども、ご自由にご発言、ご質問、ご意見等をいただきたいと思いますので、よろしく願いいたします。

【部会長代理】 要するに公取委員会は、この海運同盟的なものをやめろというふうに言ってきているわけですか。

【海事局長】 先ほど説明の中にもありましたけれども、去年、公取の中でのいわば私的検討会というのがございまして、非常に短期間のうちに、いわゆる独占禁止法の適用除外をやめるべきであるという非常に単純な結論をお出しになりまして、やや経緯を申し上げますと、その際、いわばパブリックコメントみたいな形で世の中に出まして、それには多くの関係者から、もちろん船会社の方からもありますし、荷主サイドあるいは国際機関からも非常に早計であるというご意見もありましたし、もう少し勉強すべきであるという反対の意見ももちろんたくさんあったわけでございます。端的に今の松田委員の質問にお答えすれば、要は、すべからず独禁法適用除外はやめるべきであると言っているわけで、じゃあ個別に同盟だけじゃなくて、同盟以外、先ほどいろいろな対象がありましたけれども、いずれにせよ、いろいろな行為について独禁法の適用除外は基本的にやめるべきであるという単純なお考えをお示しになりました。その後、今申しましたような各方面から、利害関係者あるいは各社の方からの反論もございまして、私どもに、去年の12月だったと記憶しておりますけれども、本件は最終的にはこの海上運送法を所管しているのは国土交通省であるので、そちらのほうでこの実態についての勉強も踏まえてよくご検討いただきたいという形で、いわば玉を預けられた形になっているのが現状でございます。

【部会長代理】 それで、公取にとってみれば、これは法改正を特に要さない、おそらく行政上の処分であると思われまますから、例えば、一方的に廃止することも可能なのではないですか。

【海事局長】 海上運送法上に、この中に資料があったと思いますけれども、事実上書

いてあります。

【部会長代理】 あ、書いてある、なるほど。

【委員】 この問題は少し背景というか一般的に申し上げますと、かつてはいわゆる公益事業と呼ばれた分野がありまして、それはおしなべて適用除外というのになっていたわけです。その理由というのは、結局、もし純粋な競争に任せると、破滅的競争が発生してしまう。結局、最終的には消費者の利益にならないという発想がございました。なぜ破滅的競争が起こるかという、一番端的に申しますと、規模の経済性が非常に大きいような産業では、経済用語でいうと限界費用と平均費用と2つございますけれども、限界費用が非常に低くなるわけがございます。そうすると、競争の場合には必ず競争価格というのが限界費用に張りついてしまいますので、その価格で競争をさせていくと、結局すべての企業が共倒れといいますか、破滅してしまう、そういう論理がございました。ただ、このような論理は、最近20年ぐらいいろいろな形で変化がありまして、もともと適用除外の代表例は、電気通信と電力であったわけでありまして、日本の公取の独禁法でも、通信、電力、運輸というふうなものは適用除外になってきたわけなんですけど、ご存じのように、1980年代に通信はまず最初に適用除外から外れましたし、現在、電力ももう対象にはなっておりません。

私は、そういう観点からいうと、一般論としては、その公取の私的研究会が、適用除外というのは時代の流れからすると異物みたいなものであるという形で一般論を展開するのはわかるのですが、若干、この海運の問題を考えると特殊性というのを考えなきゃいけないと私は思います。

まず第1点は、海運の場合に、通信とか電力におけるようなイノベーションというのがほんとうにあったのかということがあると思います。もちろん、どんどんIT化が進んでいるとか、そういうことがあるのは間違いありませんけれども、私は海のことは素人ですが、はた目から見ると、結局大きいボリュームの船を海に浮かべて物を運ぶという点では今も昔も全く変わらないわけでありまして、そういう点では私は、規模の経済というのは電力や通信とは違って海運では非常に大きく働くのではないかというふうに思います。これはむしろ検証すべきことで、そのような規模の経済があるのであれば、例えば典型的にはタンカーだと思えますが、そのような場合に競争させると、先ほどのような破滅的競争になるおそれがあるということが理論的に言えるのかもしれないと第一に思います。

それから2番目は、私はやはり日本の特殊性ということを考えるべきだと思うのですけ

れども、このアメリカとかヨーロッパというのは、実は我々にとって一番大事なエネルギーと申しますか、石油とかガスというのはほとんどパイプラインで運ばれているわけでありまして、船で運んでくるという事情が非常に強いのは日本だけでございます。そうすると、やはりこの研究会の前のおきにも出てきたわけですが、安全保障という観点から考えた場合に、日本は圧倒的に海運に頼ってガス、石油というものが運ばれているとすると、そのような運び手の産業が破滅的競争に陥っているのか。

それからもう1つの考え方としましては、非常に競争が激しくなって価格の変動が、例えばある時期には価格は限界費用より高くつくかもしれないけれども、あるときは限界費用に落ち着くというふうな変動があるとしますと、こういったボラティリティに対して、やはり一般の適用除外を進めるべきだという話とは別個に考える余地があるかもしれないというふうにも思うわけでありまして、その辺はちょっと実証的というのでしょうか、ベリファイする必要があるのではないかと考えております。

【部会長】 大変ありがとうございました。大変わかりやすいご説明をいただいたと思いますし、また、実際、今までそういうことを一生懸命主張してきたというのが経緯だろうというふうに思います。今のご発言に対して何かございますでしょうか。

ではほかにどうぞ。

【委員】 いただきました資料5の11ページと14ページなんですが、特に11ページの現行制度廃止に伴い予想される影響例の①とか、それから14ページの上の段にございます問題意識という点につきまして、私自身は全く同感なのでございますけれども、EUの競争法は私の理解では域外適用というのがありまして、域外で競争制限的なことがございますと、それがEUに影響を及ぼしたという判断、いわゆる効果主義というのでしょうか、それに基づいてEUの競争法が適用されるというふうに聞いております。この点につきまして、今後、日本においてこの適用除外についてある程度残すとかいうようなことになると、そういった可能性があるのかどうかということと、また、残す場合についても十分慎重にやらなければいけないのではないかとというような私のご質問と意見でございます。

【部会長】 ありがとうございます。今の点についてはちょっとご説明いただきたいと思っております。

【外航課長】 おっしゃるとおりでございます。EUの競争法は、ほかの分野におきましては効果主義、域外適用が強烈にかかってまいります。そういう意味で、この海運に

ついてどういうふうになるのかというものもみんな注目しておるわけですが、今回、ガイドラインにその辺のことも書いてあるのかと思ったのですが、域外適用については書いてありません。彼らもやりながら考えるというような面もあるのかなと思います。ですが、おっしゃるとおり、基本的な考え方としては域外適用がかかってくると思いますので、それを踏まえた上で我が国としてどういう対応をしていくのかということを考える必要があるというのは委員ご指摘のとおりなのではないかと考えてございます。

【部会長】 ほかにいかがでしょうか。

【委員】 船主協会でございますけれども、今回の独禁法の適用除外の件につきましては、国土交通省のほうで、先ほど紹介ありましたが、関係荷主協会等も含めまして議論をさせていただいているところでございます。ぜひともそういった荷主サイドの意見も踏まえた結論をこちらでまた紹介していただければと思っております。

また、この関連では、サーチャージのあり方等一部問題があったところがあったのですが、そういったことについても実は荷主協会と船主協会と話して改善すべき点は改善したということで、おそらく国土交通省のほうに今回公取のほうからこの件についての処理をお願いしますということになったのであるというふうに私どもは理解しておりますので、その点もご紹介させていただきました。どうもありがとうございました。

【部会長】 ありがとうございます。

ほかにいかがでしょう。

【委員】 専修大学の太田でございます。

私も皆さんと同じ意見で、南部先生とほとんど結論は一緒なのでありますが、問題は、それがどれだけ説得力を持つかということなものですから、やはり幾つか議論を整理して当たる必要があるかなと思っております。まず、10ページ目のところに、公取のほうから、以前、海事側から提示した2つの条件がもう成立してないんじゃないかという指摘があったわけです。それに対して、11ページと13ページで示したものでとりあえず回答しようという姿勢だと思います。そうしますと、10ページの②のアメリカ、EU等々は違う制度に行ったということは一応受けたという解釈なのか、いやいや、11ページの①のところ、アメリカとEUはそう行ったけれども、我々が最もよくつき合っているアジアは違うから、まだこの10ページの②の観点というのは対象が変わったけれども生きている、残っているというふうに考えるのかというのがまず1点質問です。

もう1点は、10ページの上のほうで、荷主側は非常にこれを望んでいる、あるいはそ

これはひいていえば国民が望んでいるということなんですが、私もそのとおりだと思っております。その一方で、13ページに書かれている外航海運の特殊性というのは、特段この文章だけを見ると、これは日本だけに合致しているものではないわけで、おそらく世界の海運業界に対して、海運市場について言えるわけですね。その中で、アメリカとかEUがこういう特殊性があるんだけど適用除外を外したのはなぜかということ、やはり真剣に考えなきゃいけないだろうと。それで、さらに言うと、もしアジア諸国がEUや米国のように、こういう外航海運の特殊性があるにもかかわらず同じように適用除外を外してきたときに、世界の趨勢がそれなのに我が国だけはずっとこの外航海運の特殊性というものがあからそれを守るといえるのかどうかということ、つまり、ここは、世界の流れがそっちへ行っているときに、どの時点で適用除外が正当化される条件というのがなくなるのかどうかということ、ちょっと考えておく必要があるのかなと思っております。

それで、私は、先ほど南部先生がおっしゃった、特にエネルギーとか食物のことについては非常に重要なので、特に日本にはありませんので、これはそのとおりだと思うのですが、そうすると、エネルギーの輸送だけは適用除外を認める、それ以外は、コンテナ船はいいじゃないかというような話も、もしかしたらあり得るのかなというふうに考えております。そういう意味では、反論する場合には、我々がある事象を見て思っていることに対して、同じ事象を見て違うようなふう、逆に思う人、立場というのもあるかと思ひまして、もう少し整理をして当たらないといかんのかなというふうに思っています。

そのときにどうしても引かかってくるのは、ここでの話でできるのかどうかかわからないのですが、11ページの②のところ、欧州系の巨大船社の寡占化が進展して我が国船社の競争力が低下する、これは非常に困ったことなんですが、これは我が国が適用除外を外すところなるのか、欧州が適用除外を外してしまったので実質的にそうなっているのかによってちょっと判断が異なる。つまり、我が国の船社の競争力をどういうふう、上昇させるかということとの絡みでもありますし、我が国の船社の競争力が十分ついたのであれば、適用除外は必要なくなるのかどうかという判断にもつながると思います。

幾つか整理することが残っていると思いますので、ちょっと指摘いたしました。

【部会長】 ありがとうございます。よろしくお願いします。

【海事局長】 すべてにきちんとお答えできないかもしれませんが、最初におっしゃった10ページの②のお話、それからその後の外航海運の一般的な特殊性が、果たし

て今後も地域によっては、場面によってはそのまま通用するのかどうかといったような問い、あるいは最後のご質問を含めて申しますと、基本的に②の問題、いわゆる地域というよりは市場、米国市場、ヨーロッパ市場、アジア市場、それぞれにおいてやはり状況は違うのではないかなど。私はお答えというよりは整理する方向についてお答えしているだけだと思うのですが、この独禁法適用除外の意味合いというものが市場によって違うんだろうなと。

最後のお話になりますけれども、EUの場合でしたら、先ほどご指摘になった11ページの②あたりだとすると、これについては多分、EUの関係でいいますと、私の理解は、EUが独禁法適用除外をやめるというのは、既にMAERSKによる一社寡占状態が完成したからだと思います。私はそう思います。従いまして、これは特に定期船同盟、定期船以外のコンテナの場合は、今や中小船社と化してしまった我が国の企業などにとっては、アライアンスを組まなければ、たった1社で世界にネットワークを結ぶ連中にとっても対抗できるはずもなく、商売上の力があるわけないので、私は自分の観察からすると、この②の話、欧州系巨大船社の寡占化が進行するというのはまさしくそのとおりかなと自分は認識しております。そのようにそれぞれの市場によって我が国船社の置かれた立場なり力というものが違いますので、最初に事務方のほうで整理したように、それぞれのEUないしアメリカなりそれぞれが持っている独禁法適用除外のレベルとか内容というものをよく見ながら、国際調和という観点でいけば、直ちにそれに乗っていいものかどうかということも判断していかなきゃいかんと私は思うわけでございます。それからまた、物によっても、おっしゃるように運ぶ物によって独禁法適用除外の意味合いというものも違うのかなと思いますけれども、まずはそれぞれの市場の特殊性と、そこにおける我が国の企業と諸外国の企業との力関係なり、市場の構成とっていいんでしょうか、そういうこともよく見ないと、それをまさしくこれからやらなきゃいかんなど思っているわけですが、その上で、相手がまだ鉄砲を持っているときに、こっちが先に武装解除しちゃうほうがいいのかといったら、そういうことの判断が地域別に、市場別に存在するのかなというふうな認識を持っております。お答えになったかどうかわかりませんが。

【委員】 その方向で整理していただければ。

【委員】 1つだけ追加させていただきたいのですが、私はEUとアメリカの動向というのが日本にインパクトを与えることは間違いないと思うのですが、EUについてもアメリカについても慎重にウォッチする必要があると思うのです。EUについては、いうまで

もなく、この数年間、非常に競争主義的な傾向が強くなって、現在はクローズ委員長というオランダ出身の女性がすごく徹底的な自由化路線を突っ走っているわけであります。しかし、それに対してフランス、ドイツは明らかに警戒の色が強くて、特にフランスの大統領などは、こういった路線をどこかの形で方向変更するかもしれないと思います。ですから、そういう点でEUがこのまま行ってしまうと考えるのも、もしかすると間違っちゃうかもしれないと思います。

それからアメリカについては、多分、皆さんもそう思っただらと思うのですが、もし民主党政権が今度の選挙で勝てば、かなりトーンが違ってくる。民主党は、基本的には自由競争するよりも規制が大好きというか、それに偏りがちの方向がありますから、私はこのエグゼンプションの話になるかどうかは別としまして、競争政策の方向は、やはり民主党政権がもしできたらどうなるかというふうにして見ておく必要もあるかと思いません。

【委員】 物流連でございますが、こういう審議会の委員の方というのは、現状に詳しい方が多いものですから、いわゆる行政サイドの今の問題、あるいは現状は大変なんだということを一般の方に比べよく理解されていると思います。そういう意味では、先ほどの太田先生のご意見は非常に重要な意見で、国土交通省に玉が預けられているということは、もともと独禁法というのは一般規定で、今回の規定はそれに対する例外規定ですから、国土交通省側に挙証責任があるということを十分認識した上で、一般の方々にわかりやすい議論をしなきゃいけないと思うのです。そういう意味でいきますと、例えば、きょう11ページに予想される影響例というのが書かれていますが、定性的にはそうなんだろうけれども、具体的にそうなるのと。おそれと書かれていますよね、こういう影響がと。じゃあ実際問題として数字上影響はどういうのが出るか、例えばECとの航路だったらこうなる、アメリカ航路だったらこうなることが想定されるとか、やはりある程度数字をもとにした外に説明できる資料を用意しないと、定性論だけでいっちゃうと後で危ないんじゃないかなという気がします。特に、将来のことはなかなかわかりにくいんですが、少なくとも今まで規制があったわけです、この例外規定の結果が。日本の船社さんにそれがどれだけ利益になり、あるいは日本の消費者にどれだけ利益があったのかということは、分析しておく必要があると思うのです。特に今、外航船社さんの収益というのはものすごく高益ですよ。こういう中でこういうことをさらに言うわけだから、今の高収益というのはこの制度によって支えられているわけではない別の要因だという説明は必要だと思います。そう

いう中で、今の日本の船社さんの収益構造から見て、これがなくなったら、どういう分野について、彼らの収益の中にどれだけ影響があってどういうふうになっちゃうのかと。それは船社さんだけではなくて、日本の物価とか入ってくる荷物にどういう影響が出るのかというようなことを、少しきめ細かい数字的な分析をしたデータを持ってないと、なかなか外に向かって、特に一般の人に向かって、マスコミに向かって理解をしてもらうというのは簡単ではないと思うのです。そういう意味からいうと、現状分析と将来分析についてもう少し数字を使ったデータを用意された方がいいんじゃないかなという、ちょっと危惧を持ちました。

【海事局長】 誠にそのとおりのご指摘でありまして、挙証責任はまさしく国土交通省側にあると認識しておりまして、その意味で、ご指摘ごもっともなところが多々あります。それでここに、おそれとか、こうなるのではないかという蓋然性のことが書いてありますが、我々も昨年の公取とのやりとりの中では、できる限りそういった立証事例という数字的なものを用意すべく努力はしたのですけれども、なかなかこの部分というのは、例えば同盟が存在しない場合においては、いかに運賃が乱高下しているかという事実はお示しできても、それは同盟がないからだという原因と結果という関係でお示しすることはなかなか難しかったということで、今日もこの資料には入れておりませんが、できる限りその数字、例えば日本を抜港するのではないかと。多分、この同盟がなければ日本に立ち寄る船社が少なくなって、日本に立ち寄るといことはその分だけ日数とコストがかかるわけなんです。そうすると、通常の行動からすると、日本に立ち寄るのは1週間に2回あったものが1回になるであろうというぐらいの数字は、もちろん当時も用意しておりましたが、さらにもう少し説得力のあるようなものにすべく努力したいと思います。ありがとうございました。

【部会長】 ほかによろしゅうございますか。

大変貴重なご意見をありがとうございました。大体、今の議論に尽きていると思うのですけれども、結局、今まで公正取引委員会サイドと海運界側とは、水かけ論みたいなもので、冒頭に紹介されていたような理屈をこちらからは言うし、それはそんなものが成り立っていることはないということが向こう側からもさんざん言われてきた。そこで今回、例えば14ページの最後のところに、今後の検討の視点というところでも、運賃安定化効果がほんとうにあるのかどうかということ、今、平山さんからご指摘ありましたけれども、ある程度きちんと調べて言わないと、こちら側としては答えたことにならないという

ことになるんだろうと思いますので、そういう点を引き続き事務局にはお願いをしたい。

それから審議会としても、今のこういう段階で、これはもう絶対に守っていくべきものだとか、そういう姿勢もやはりぐあいが悪いかもしれないし、太田委員がおっしゃったように、いろいろな世界の流れの中で、また実際の影響が日本の海運にとっても少し違ってくるという可能性も当然あるわけですから、その辺は、そういう着実な検証を進めながら弾力的に考えていくべきだろうというふうに私は思いますけれども。そんなことで、事務局、大変かと思いますが、ぜひこの作業をお進めいただきたいと思います。

それでは、第1番目の競争環境の整備についてというのはこの辺までにさせていただきまして、続いて、地球規模での安全・環境問題への取り組みに関連して、またご意見、ご指摘、ご質問等を頂戴したいと思いますので、よろしくお願い申し上げます。

いかがでございましょうか。

【委員】 安定的な国際海上輸送の確保の観点で、今回の審議対象に国際競争力の強化とは別の要素として、安全環境とかセキュリティというのが今度入ってきているわけですが、説明で、マラッカ・シンガポール海峡の現況、あるいは最近の各国の取り組みとか、あるいは各企業といったらいいんでしょうか、非常に前向きの取り組みがなされているということについて非常に評価すべき展開だと思うわけです。その中で、ある意味で日本が期待されているとか、あるいは日本がやろうとしていることについて非常に関心を持たれているという点も私も十分理解できることであります。多分、このマラッカ海峡の話は、この1枚紙の資料3でいうと、左下の安全・環境というところで仕分けもされているし、その説明だと思いますが、説明になかったんですけども、その1枚紙にあるセキュリティの話も同時に重要な課題だと思います。

実は、このマラッカ・シンガポール海峡の問題について、私なりにちょっと頭の整理をしてみますと、23ページに地図が出ていますが、まさに一番深刻なのは、シンガポールのちょっと南の狭いところだと思うのですが、それにしても、安定的な国際海上輸送の確保ということであれば、実はこのマラッカ海峡に限らないで、アンダマン海域ですとか、例えばホルムズ海峡ですとか、日本のシーレーンの観点からするといろいろなところがやはり問題としてあると思うのです。かつ、そういうインド洋とかアンダマン海域などを見ますと、例えば遭難とか衝突とか、そういう船の安全プラス、海賊とか海上テロとかあるいはミリタントグループとか、そういったようなかなりセキュリティに近いような問題が起こっている。例えば、最近よく報道されておりますソマリアなんかで海賊に船が乗っ取

られる、しかも行方不明になってしまっているというケースが非常に頻繁に起こっているけれども、どうもあれは武装グループじゃないかということで、これもつい最近の報道では、フランスが海軍を派遣するといったような方向も議論されている。そういう問題を、せっかくこの資料3でセキュリティというところが出ておりますので、やはり議論したほうがいいのではないかと。

その場合に、それに対応する組織として、もちろん1つは海の世界・安全・秩序維持という観点でコーストガードというのがあると思うのですが、マレーシアもできたばかり、インドネシアは今つくりつつあるということで、実際にはインドネシア海軍がやったりしているわけなので、いわゆる海軍とコーストガードの連携とか強化とかあるいは役割分担とか、そういったものも議論していく必要があるのではないかと。

まあ、この場が適切かどうか私もわかりませんが、せっかく資料の27ページに海洋基本法のことでも出ておりますし、国土交通大臣が海洋政策担当大臣も兼務しておりますので、詳しい議論はそっちの場になるのかもしれませんが、そういう議論もこの場でやって、対応とか国際協調とかそういうことを明示できたらいいのではないかとということをおっしゃっていただきたいと思います。

【部会長】 ありがとうございます。お願いします。

【海事局長】 今、秋山委員ご指摘の点ですけれども、きょうはここに安全対策の象徴的事例としては、マ・シ海峡、特に最近大きな動きがあったものですから、こちらに挙げてございますけれども、資料でいいますと、26ページの将来像というところにありますように、マ・シ海峡に限ってのみということではなく、もう少し広目に物事は考えているつもりでございますし、それからセキュリティの件も決して排除しているわけじゃなくて、当然その部分の確保というのが必要になってまいりますので、きょうはここにたまたま披露はしていませんが、広くとらえてそれらの問題点が極めて我が国の安定的輸送にとって大事であることは、十分基本に置きたいと思っております。ただ、そのセキュリティの問題についてのみずっと深く入っていくことがこの場が適切かということ、そこはそうではなからうかなという感じもしておりますので、ただ、間口は広くとりつつ、個別のテーマとしてそれほど深くは入らないんじゃないかなと思っておりますけれども、セキュリティだけをとってみますと。ただ、マ・シ海峡に限らず、広くいわゆる我々の輸送路という意味における重要性、ホルムズ海峡もそうですし、おっしゃったようなほかの海峡もそうだと思いますので、当然、念頭に置いて議論させていただきたいと思っております。

【部会長】　　そういうことでよろしゅうございますか。

ほかにいかがでしょうか。

【部会長代理】　この環境のところではいろいろなスタンダードを日本主導でおつくりになるということだそうで、大変結構なことをやっていると思うのですが、この分野、いわゆるスタンダードをつかって収益につなげる商法、これはEUの得意とするところであって、EUに対抗しながら日本独自でこういうものを出していくというのは大変なんじゃないかなと想像します。その辺はどうなっているのでしょうか。

【参事官】　　まさにおっしゃるとおりでございまして、例えば排ガス規制の話为例に挙げましたけれども、多分、IMOの中で議論して参る場合に、当初はずっと負け続けるだろうなというふうに考えております。それは向こうの方が専門家が多いということと、多勢に無勢でございまして、最後は多数決で決まります。ただそれに対して、海運にとっては、多分日本の海運に限らず、ほかの国の海運にとっても我々が主張するほうが、いい形の環境規制に対する解決策を与えていると思っておりますので、これは日本の船主の方々、それから造船・船用業界の方々と一緒になって説得を続けていって、国際世論を盛り上げて巻き返していきたい、そういうふうに考えてございます。

【部会長】　　よろしゅうございましょうか。もしほかにございましたら、いかがでしょうか。

【委員】　　私どもは、船舶を運航する立場でこのマラッカ・シンガポール海峡は非常に重要でございますし、また船舶の運航が非常に難しい環境にあるわけでございます。23ページの資料にありますように、海峡の問題点・留意点の中にある狭隘な地形、浅瀬・沈船等が点在、可航幅が非常に狭くて航行が困難な地域であると。それから資料の25ページ、沿岸国提案プロジェクトとして分離通航帯内の沈船の除去等々に始まりまして、具体的にいろいろな項目が挙がっております。運航している立場からいきますと、非常に分離通航帯の問題が大きいし、直線でなかなか走りづらい狭隘な部分が非常に多いわけです。だから、ここにあるような問題意識を持つとするならば、これはもう徹底して、こういった今生じている問題の解決に向けて各国が協力して、早急に取り組んでいく必要があるんじゃないかと考えております。具体的なそれぞれの地域におきましては、今日のご披露できませんけれども、いろいろな意味合いでこういう問題には真摯に早く取り組んでいかないといけない。スピードを落とした状況で運航しておりますので、海賊が乗船してきたり、過去いろいろな経験もしております。この辺は非常に重要なことだと思いますので、発言させ

ていただきました。

【部会長】 ありがとうございます。

【海事局長】 藤澤委員ご指摘のとおりでありまして、この問題は、もう相当随分前から、沿岸3カ国をいかにこの方面に引きずり込んでといいますか、具体的に言いますと、沿岸3カ国の足並みをそろえてこういう形で広く世界で、我々日本だけじゃなくて、他のユーザーカントリーあるいはユーザーカンパニーを含めてこういう枠組みづくりをしようということに随分長いこと時間をかけて、ようやく足並みがそろって、このたび9月の会合でこういったファンドの形成に合意が見られたわけでありまして、おっしゃるとおり、喫緊の課題でもあるということは、るる我々から申し上げておりましたので、沿岸3カ国がそれぞれ主権を主張するという立場と、それから、さっき、中国、米国が出てくることに関する拒否反応の話をご説明しましたけれども、なかなか国際的な動きをしようとする引込んでしまうような部分もあります。従って、そこをいかに彼らの意思を共通にして我々の協力体制をつくっていくかということに、この10年間ぐらい非常に時間をかけてきたというふうに私ども聞いておりますが、おっしゃるとおり、この大きなプロジェクト、いずれも非常に大切な問題で、私どもも、赤字で書いてありますように、この2つのプロジェクトについては具体的に手を挙げ、かつ、来年度予算要求もやっておりますので、あるいは他の民間船主協会あるいは石連をはじめとしましていろいろな関係の方々に協力を現在求めておりますので、総力を挙げて早急にこの問題を解決したいというふうに、ある意味では決意表明みたいなもので申しわけありませんが、頑張りたいと思います。

【部会長】 ありがとうございます。よろしゅうございますか。

【委員】 どうもありがとうございました。

【部会長】 ほかにいかがでしょうか、この2番目の事柄につきましてよろしゅうございますか。

それでは、今のご意見ですと、ご説明いただいた、お考えになっているスタンスというのは大いに進めていただくということで、それと同時に、現にそうなんだけれども、問題意識は広く持ってやっていく。ただ、残りの時間や回数からいっても、一つ一つをそう細かくここで議論するということはもうないわけですから、そうすると、最終的なとりまとめの中では、安定的な国際海上輸送の確保というところの目的に照らして必要不可欠なことを盛り込んでいただく、こういうことになろうかと思っておりますので、ひとつよろしく願いを申し上げたいと思います。

ほかによろしゅうございましょうか。それでは、特にご意見がないようですので、次に、議題の3番目になりますが、税制改正要望の概要等について、これは報告ということになります。事務局からご説明をいただきたいと思えます。

【参事官】 私は、この7月から企画担当の参事官をさせていただいております蒲生と申します。

それでは、33ページからの資料になります。来年度の税制改正要望等の概要につきましてご説明申し上げます。34ページからご説明させていただきますが、先ほど冒頭、外航課長よりご説明がありましたように、6月末の中間とりまとめにおきまして、トン税に関しましては早急に導入することということと、さらにそのために必要な法律を担保措置としてつくるんだというような形で方向性を示していただきましてありがとうございました。この場を借りまして改めて御礼申し上げます。この中間とりまとめを踏まえまして、8月末に平成20年の税制改正要望という形で、トン数標準税制の骨格という形で提出いたしました。現在、税務当局などと政府部内での具体的な調整、検討を行っているところでございます。

34ページの内容に関しましてご説明申し上げます。この8月末に提出いたしました具体的内容に関しましては、まず1点目でございますが、適用事業者は、いわゆる内国法人を対象とする。適用事業に関しましては、外航船舶運航事業と貸渡事業を対象にしたかどうかと。3点目で、適用船舶に関しましては、諸外国の例なども踏まえながら、100総トン以上の日本船舶を対象としよう。4点目の利益の計算の特例に関しましては、個別船舶みなし利益の計算といたしまして、対象船舶ごとに、いわゆる純トン数にみなし利益を掛けまして、それに運航日数などを掛けてやるということで、そういったものを個別船舶ごとのすべての合計額をもちまして、それを適用対象者のみなし利益にするという大きな骨格として考えております。

さらにみなし利益に関しましては、いわゆる諸外国並みのみなし利益水準にしようというふうに考えておりまして、諸外国の例でいいますと、大体1トン当たり1円前後というのが現在の状況でございますので、それを前提といたしましたみなし利益ということで要求しております。そのようなみなし利益に関しまして通常の法人税率の30%を掛けることによりまして、当該事業者の税額というのが算出されるという考え方でございます。

なお、諸外国の例にもございますが、本税は通常の法人税との選択制にするということと考えております。従いまして、トン数標準税を選択するかどうかということは事業者の

判断に任されるという制度になります。ただ、毎年毎年トン税にするのか、本則の法人税にするのかということでは、なかなか税務処理上もいろいろな問題もあるということで、5年間は変更できないという形で要求をさせていただいております。

いずれにいたしましても、このトン数標準税制の骨格は、いわゆる諸外国の税とのいわゆる整合性を図っていこうという大きな観点から制度設計いたしております、いわゆる国際標準税制の今のスタンダードに合わせたものとしての骨格をつくり、要求しているという状況でございます。

次が35ページでございます。トン税以外にも、今回、外航海運なりを振興していく上で必要な税制改正要望を行っております、まず、国際船舶というものの登録免許税の特例の延長をお願いしております。国際船舶に関しましては、35ページの下のほうに書いておりますが、これは平成8年にできた制度でございますけれども、いわゆる国際海上輸送上重要な船舶に関しまして、国土交通省令で定めております。例えばLNG船とかロールオン・ロールオフ船、近代化船などの船舶に関しましては、国税に関しましては登録免許税の特例をいただいております。これに関しまして延長をお願いしているというのがまず第1点でございます。

その他、地方税でございますけれども、外航コンテナの固定資産税の特例の延長ということで、これに関しまして課税標準の特例についてさらなる延長をお願いしたいというふうに思っております。なお、トン数標準税制に伴いまして、その他地方税で法人住民税と法人事業税の特例というものがございまして、これはこれらの税におきましていわゆる法人税割的なもの、つまり所得を法人税という形で把握している税がございまして、そういったものに関しましては、法人税の世界でトン税を導入することに伴いまして、その部分に関しまして法人税の中での特例を使っただきたいということで、いわゆるみなし利益を導入することに伴って連動するようなものにつきまして、みなし利益に置換をお願いするというところでお願いしているところでございます。

次が、このようなトン税の導入に伴いますいわゆる担保措置となる仕組みに関しまして、6月の中間とりまとめで制度的なスキームに関しまして方向性を示していただきました。それを受けまして、現在、担保措置となる法律の改正に関しまして検討しております。既に内閣法制局との調整なども進めているところでございますが、これに関しまして、この36ページの資料によりましてご説明申し上げます。なお、ここは海上運送法と船員法の一部改正ということになっておりますが、法の仕組みといたしまして、いくつかの法形

式があり得たのですけれども、現在は海上運送法の一部改正ということを考えております。それに他のいわゆる船員の関係での政策目的に合致するようなもの、いわゆる安定的な海上輸送の確保に合致するようなものも全体として一括して総合的に制度化しようということで、現在、海上運送法と船員法の一部改正という形での法改正を考えております。その改正に関しまして簡単にご説明申し上げます。

施策の目的でございますが、ここでございますように、国際競争力の確保の必要、あとはやはり日本籍船・日本人船員の確保が必要であろう、それをどういう形で制度化していくのかということです。さらに、船員、ここは内航船員が中心になりますが、集め、育て、キャリアアップを図り、陸上海技者への転身を支援するような制度を一緒にセットしていこう。さらに、船員の職業としての魅力の向上のための労働環境の改善、この部分が船員法の改正に当たるのですけれども、こういった4つの政策目標を通じまして、安定的な海上輸送の確保を図っていこうということで、法改正を考えているところでございます。

制度概要に関しましては、6月の中間とりまとめをベースに制度化しておりますので、簡単にご説明申し上げますが、まず、大臣が安定的な海上輸送の確保に関する基本方針を定めます。それに従いまして運航事業者が、この制度に乗りたいという考え方の運航事業者におきまして、それぞれ海上輸送確保計画というのをおつくりいただきます。それを大臣のほうでしっかりと審査して認定する。認定することによりまして、それぞれの海上輸送確保計画の中身にもよるのですが、主に外航に関しましては、左側のほうでございますけれども、安定的な国際海上輸送の確保を図るための措置ということで、課税の特例、つまり、この認定を受けた事業者に関しましてはトン数標準税制を適用してあげましょうということが1つでございます。さらに適切な計画遂行の担保措置ということで、国のほうでしっかり中身を見て、進捗状況によりましては勧告なり公表なりということも考えていきたい。さらには、日本籍船をせっかく増やしているのにそれを一方的に譲渡されてはいけませんということで、譲渡規制などについても検討対象にしております。さらには、非常時における安定輸送の確保という観点から、航海命令の適用ということを入れております。

右側のほうは、船員の確保・育成を図るための措置ということで、内航関係を中心に、これは予算措置が絡んでいるのですが、国のほうで資金を確保いたしまして、認定事業者に対しまして優遇なり補助をしてあげようということです。あとは認定事業者に対しましては船員関係法令の特例も手当てしてあげたい。さらには、船員教育機関がそれぞれ教育

するような条文を入れていこうということで、考えております。さらに船員さん自体の労働環境をしっかりと魅力あるものにする必要があるだろうということで、その改善のための船員法の改正というのが一番下のほうで下支えする形で、全体をワンセットで考えているところでございます。

以上が36ページの法律の考え方でございます。

次が37ページ目でございますが、中間とりまとめにおきまして、トン数標準税制の必要性に関しましてご議論いただきましたが、実は、いろいろと議論していく中でトン数標準税制以外のいろいろな施策もあり得るけれども、ただやはりトン数標準税制が適当なんだなということを、もう一度頭の整理ということでこういう資料をつくりましたので、ご説明させていただきます。

やはり我々の今回のトン数標準税制を中心とした施策の究極的な目的は、平常時、非常時にかかわらず安定的な海上輸送を確保することだというのが一番上でございます。そのためには幾つかの要素がございますが、やはりこの輸送にかかわる主体、日本の会社がしっかり維持存続する必要があるだろうというのがまず左側の部分でございます。さらにそういう事業者が使う輸送手段であります船と人をしっかり維持・増加させていく必要があるだろうというのが右側の箱でございます。左側の箱からご説明申し上げますと、我が国事業者の国際競争条件の均衡化ということで、やはりトン税というものが最も外国との競争条件の差になっているんじゃないか。それを是正することが直接的な格差是正につながる、具体的には国際競争力の向上・確保につながるんじゃないかというのが左側の部分でございます。そういうことを通じまして、いわゆる経営体力の差の拡大による我が国事業者の海外逃避とかM&A等の防止にもつながっていくのかなど。日本の会社が日本の会社として日本でしっかり事業をしていただくような基盤をつくれるんじゃないかというのが左側でございます。

右側が、日本籍船、日本人船員の増加にじゃあどうつなげていくのかという部分でございます。これに関しましては、先ほど申し上げましたトン税の仕組みとのセットで、計画を出していただくようなスキームが適当ではないかということで、我々は今、先ほどのような法律を考えているということでございます。法律により計画認定制度を導入するというところでございます。これによりまして計画的な増加を担保することが可能になる。国として進捗状況などを見ながら必要な関与もできるということも1つの要素になっております。さらにこの計画でございますが、任意の計画ということで、事業者ごとのご判断で採

用いただけるという意味では、いわゆる外国海運事業の分野における自由な世界という部分もありますので、事業者に過度な規制を課することのない制度だということも含めると、やはりそういった業界の実態と親和的なものになり得るんじゃないかというのが1つの大きなメリットかと思っております。

さらには非常時において我が国の管轄権行使・保護の対象となる日本籍船・日本人船員を一定程度確保することが可能になっていくという効果があるということですが、これに関しましては中間とりまとめでしっかりご議論いただいた部分なんですけど、ではなぜトン数標準税制が適当なのかということについて、やはりもう1つ理由があるのではないかと考えておりますが、何かと申しますと、国際的なルールとの整合性を図ることができる。逆に言いますと、国際的なルールの中で、トン税以外に、例えば日本籍船・日本人船員を増加するための施策として、例えば補助金とかそういったものを使い得るのかということを検証してみました。そうしますと、この一番下の欄にございますが、OECDの自由化規約といったものが一定程度というか、かなりの障壁になるということを我々は認識することになりました。具体的には38ページでございますけれども、OECDの自由化規約というものを抜粋しております。これはOECDの理事会の決定でございます。加盟国政府を法的に拘束するものになっておりまして、この中で加盟国政府の海運政策に関しまして、このような取り決めがなされております。具体的に申しますと、自国籍船などについて優遇するような法令とか取り決めとかそういったものはできませんということになっております。どういうことかと申しますと、例えば補助金みたいなものに関しましては、このOECD自由化規約に抵触する可能性があるということが言えるかと思っております。

じゃあ一方でトン税はどうなんだということですが、これに関しましては、第1回のこの部会でもご紹介いたしましたが、EUの海運助成ガイドラインというのがございまして、これが2004年に改正されたということですが、この中では一定程度の目的、例えば自国籍船の増加とか海技の伝承、船員さんの増加などだと思いますが、そういった目的に従ったものであれば、税の水準に関して他の水準と同等のものであれば承認するというような形になっておりまして、逆に言いますと、この中で、もう既にトン税というものにつきましてはOECD自由化規約との関係でも問題ないのではないかとこの取り扱いになっているというふうに我々は理解しておりまして、従いまして、現行の世界の海運制度の中におきまして、海運に関しますいろいろな制度の中において我々がとり

得る仕組みとしては、トン税というものが最も効果的であって、なおかつとり得る唯一の施策に近いのではないかというのが我々の考え方でございます。これがトン数標準税制が今回の我々の政策目的にとって必要であり、かつ適当であるというための説明の資料でございます。

38ページに関しましては先ほどご説明申し上げました。

なお、39ページでございますが、先ほどの法律の中で、右側のほうの船員の確保・育成を図るための措置というような欄がございましたが、これに関しましての国の来年度の予算要求を行っている事業の概要でございまして、これに関しましては担当の船員政策課長の永松のほうからご説明申し上げます。

【船員政策課長】 船員政策課長の永松でございます。ことしの7月に外航課長から船員政策課長のほうに配置換えになりまして、きょうは外航課長の隣に座らせていただいております。引き続きよろしくお願ひしたいと思います。

船員関係の予算でございますが、本部会と海事分科会の下に設けられましたもう1つの部会でございますヒューマンインフラ部会の中間とりまとめを受けまして、来年度の概算要求を行っているというところでございます。右上のところに要求額を記載しておりますが、2億1,700万円ということで、前年度に比べて約2.7倍の要求をしております。要求の考え方でございますけれども、船員を取り巻く状況ということで、これはもう皆さんご承知のとおりでございますが、外航日本人船員につきましては、極端に減少している状況にある。内航船員につきましては、高齢化が非常に著しく、将来的には約2割程度の船員不足が生じるおそれがあるため、早急に対策をとる必要があるということでございます。こういった現状を踏まえまして、予算制度の軸足につきましても、従来の離職者対策を中心としました予算から、次世代を担う船員の確保・育成に軸足を移すということで大転換をしようということでございます。

具体的な予算の中身でございますが、先ほど蒲生参事官のほうから説明がありました海上運送法上の認定スキームによりまして、国土交通大臣の基本方針に従って船員の確保・育成に係る計画を認定して、その認定に基づく事業を重点的にバックアップをしていこうと。その際の考え方としましては、船員を集め、育て、キャリアアップを図り、陸上海技者への転身を図るための措置、これを支援していくということ、それとともに海事地域の振興を図っていくということでございます。

具体的な予算の一例といたしまして、船員計画雇用促進等事業という助成措置がござい

ますが、新たな船員の供給源といたしまして、例えば退職自衛官、女子船員といったところからの船員確保・育成を推進する、あるいは資格取得の支援をしていこう、また、船員の計画的採用、育成の促進、これらを計画認定スキームに基づいてやっていこうということでございます。また、船舶管理会社等によりましてグループ化を図る、こういったことを活用した船員の計画的な確保・育成についても支援をしていこうということでございます。それから海へのチャレンジフェアということで、就職面接会的なことを従来もやってきておりましたが、これにさらに海事産業のPRというような要素も加えて、さらに回数も倍増するぐらいの要求を現在しておるところでございます。それから海技者人材確保促進関係の調査、また継続になりますが、外航日本人船員（海技者）の確保・育成事業といったものも要求をしております。それから一番下でございますが、海事地域の振興ということで、海事地域人材確保連携事業ということで、財政力の弱い海事都市におきまして、海事関係の人材確保育成に資する取り組みにつきまして、国も一緒に支援をして、一緒になって推進をしていこう、そのための支援のための予算ということで要求しているところでございます。

以上でございます。

【部会長】 どうもありがとうございました。

それでは、ただいまのご報告、ご説明に対して、またご質問、ご意見があればお伺いしたいと思います。いかがでございましょうか。

【部会長代理】 たしか韓国に自国船員に補助金をつける制度がありましたね。そうすると、これはOECDのほうからいうと違法になるのではないのでしょうか。

【事務局】 今の松田委員のご質問は、韓国の国家必須船舶の制度のことかと思えますけれども、それについては、日本から申し上げるのは難しいところもございますが、OECDから何らか指摘される可能性はないとは言えないものだと思っております。

【部会長代理】 あの制度はいいと思っていたのですが。

【杉山部会長】 よろしゅうございますか。ほかに何かご質問はございますでしょうか。

何か、昔からの流れでいくと、トン税というのを実現させるまでは何か難しそうな感じがずっとあって、だけど、世の中でどんどん進んできましたから、急に流れが変わって、やはりトン税しかなかったんだというような感じになっていますね。おもしろいなと思いますけれども。

ほかによろしゅうございますか。

【海事局次長】 ただ、次長から申し上げるのもなんでもございませうけれども、やはりご賛成いただける方というのは非常に幅広く広がってきているとは思っております。しかしながら、例えば税務当局がこれをオーケーだとおっしゃっていただいているわけでもございませうし、さまざまな論点あるいはこれからも越えなければならない山というのはあろうかと思っております。このトン税がもうできそうな雰囲気だというようなところとは我々考えておりませうし、これから年末にかけてましてほんとうにこれが実現するのかわりなのか、ぎりぎりのいよいよ山、峠が続くと思っております。決してこれは安全率を見込んで申し上げているのじゃなくて、実際にそういう雰囲気だと思っておりますので、引き続き私も努力してまいります。よろしくお願ひいたします。

【部会長代理】 これは租税特別措置法になるのですね。租税特別措置法は一括法なのです。その1つのパートになるわけですね。これはおそらく来年の予算関連法で最大の争点の法案になるはずでございませう。その中で一番問題になるのが揮発油税、これは暫定税率で倍になっているのですけれども、日切れになっていまして、3月中にこの租税特別措置法を通さないと4月1日から直ちにガソリン税が半分に減税になるのです。で、ここから先どうするかと。最近、民主党の一部に、その道路特別会計関連の税だけ分離した法律にして審議する云々という声があったりして、仮にその方向に行くと、そこだけ騒ぎになって、それ以外の租税特別措置法は両党の妥協の産物ですんなりいくという可能性もあります。しかし、法技術的にガソリン税のところだけ外して別な法として審議できるのかわりかは、ちょっとよくわからないところがあつて難しいのですね。おそらく民主党は、これを材料にして相当揺さぶりをかけるでしょうから、全体のねじれの中でトン数標準税制を含む租税特別措置法がどこかに行ってしまうという可能性は、私はそつちの可能性のほうが高いと思つていられるのですけれども。

【海事局長】 一般論としてしかお答えできないわけなんですけれども、まず、先ほど次長から申し上げたように、現在、主税局で非常に激しい折衝もしておりますので、仮に何らかの形でトン数標準税制が実現した後、それをどう法律で落とし込んで国会に持つていくかという次の過程があります。仮にその場合に租税特別措置法が入つたときに、今、松田委員ご指摘のような大きな論点があるということをおっしゃる方はほかにも現におられますし、なかなかいろいろなところで、私どもの税金というよりは、一般的な、現在の政治情勢の中で個別の法案がどういう扱いになるのかという論点として、結構議論の種になっておるようでもございまして、簡単に言えば、それぞれの野党と与党とが合意できる部

分、条文と合意できない条文という、いわばいいもの悪いものというのがそれぞれ存在していて、それをどうやって扱うかという議論はこれから多分起きてくるんだろうなと思っておりますが、私どもとしては、当面は、まずこの主税局との折衝に全力を挙げていきたいと思っておりますので、申しわけありません、一般論として。

【委員】 政策論じゃなくて、一種の政治の問題なのかもしれませんけれども、ちょっと私が心配するのは、相変わらずこれは大企業減税だというとらえ方をされると、政局絡みの中で非常に難しい問題になりかねない。いろいろな措置があると思うのですけれども、そういうときに、最大野党の民主党がこのトン数標準税制をある意味で正しく認識する側に立ってくれるのか、何となく大企業減税ということで政局絡みであればだめだということになりかねないというのは、結構難しい問題で、例えば、じゃあ海員組合が訴えたらいいなんて、それは逆効果かもしれないし、つまり、ちょっと関係者もおおと思うのですけれども、つまり政策論として最大野党の民主党もきちんと受けとめてもらえるような、そういう根回しなり説明なりを役所が回っているという、大変な問題だろうと私は思っているのです。

【海事局長】 簡単に。おっしゃるような点がございまして、私ども夏の段階から幅広く、別に私どもの関係だけじゃなく、ほかの局もそうだと思うのですけれども、幅広くご説明に回っておりますし、これからも回りたいと思っておりますし、今ご指摘のような点は十分念頭に置いて、これは単なる企業減税というものではありません、こういった政策目的と日本の将来の外航海運を支えていく1つの政策なんですよということで、きちんとご説明したいと思っております。ありがとうございます。

【部会長】 よろしゅうございますか。いろいろご説明いただいて、まだ大変な難関が残っているということがよくわかりました。これまでのご苦労も大変大きかったと思うのですが、ひとつよろしくお願いを申し上げたい。

ほかによろしゅうございますか。それでは、以上、予定していた議論が終了いたしましたので、事務局から何かございましたらお願いいたします。

【事務局長】 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7回国際海上輸送部会は11月16日金曜日、14時から、国土交通省11階、本日の会議と同じ場所で開催をさせていただきますので、どうぞよろしくお願いをいたします。

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、以上をもちまして本日の国際海上輸送部会を閉会とさせていただきます。お忙しい中、委員また臨時委員、代理のご出席の皆様、大変ありがとうございました。

— 了 —