

交通政策審議会 第20回海事分科会

平成22年3月10日

【竹内総括】 それでは定刻となりましたので、ただいまから第20回海事分科会を開催させていただきます。委員の皆様におかれましては、ご多用の中、ご出席賜りましてまこと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船舶産業課課長補佐の竹内でございます。どうぞよろしくお願いいたします。分科会長選任までの間、議事の進行を務めさせていただきます。

本日は委員、臨時委員、総員10名中7名のご出席をいただいておりますので、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、まずはご報告申し上げます。また当分科会につきまして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。どうぞよろしくお願いいたします。また、携帯電話等をお持ちの方はマナーモードへの切りかえをお願いいたします。

それでは開会に先立ちまして小野海事局長よりご挨拶を申し上げます。

【小野海事局長】 海事局長の小野でございます。委員の皆様におかれましては、本日はご多忙のところ本分科会にご出席いただきまして、誠にありがとうございます。また、平素より海事行政にご理解ご支援をいただいていることに対しまして、この場をお借りして厚く御礼を申し上げます。

さて、昨年9月の政権交代を機に政治や行政のシステムが大きく変わろうとしておりまして、その一環としまして、省内において設置されております各種審議会、会議に関しまして、委員の交代がございました。海事分科会においても杉山分科会長がご退任されて、新たに江頭委員にご参加を頂くことになりまして、今回は委員交代後初めての分科会ということになります。委員の皆様方におかれましては、今後とも海事行政の推進にご指導、ご助言を賜りますよう改めてお願い申し上げたいと思います。

本日の分科会では、まず海事分科会長を互選して頂きまして、その後、鉄道建設・運輸施設整備支援機構が行っております中小造船業の構造転換業務における平成22年度、来年度の納付金率についてご審議を頂くことになっております。これは平成10年ごろの中小造船業の需要の急落に端を発しまして、中小造船の構造改善を図るために設備処理を行

った対策でございまして、対策の開始以後、既に設備処理として買収をしました土地などの売却は現時点では既に終了しておりまして、現在では中小造船会社の皆様からの納付金を納めていただきまして、その買収のために借り入れた資金の返済を行っているというところでございます。内航船の建造需要が徐々に回復してきたことも相まって、昨年まで納付金額も増えておりましたけれども、一昨年来の世界的な経済減速を機に大きく状況が変化をいたしました。我が国の国内の海上輸送量が急落をいたしまして、これに伴って内航船主の建造意欲が大きく後退し、内航船の建造需要も激減をしましてまいりました。こうした状況を踏まえて、来年度の納付金率についてどうしたらいいのかご審議を頂きたいと考えております。

本日は審議内容に大きく関係いたします内航海運業界、それから中小造船業界をそれぞれ代表されて、日本内航海運組合総連合会の上野会長、それから社団法人日本中小型造船工業会の三浦副会長に臨時委員としてご参加を頂いております。忌憚のないご意見を頂戴できればと考えております。

また、この審議事項の後、審議事項ではございませんけれども、この機会をお借りしまして、現在我々が進めております内航海運対策、あるいは中小造船業対策について、概要をご紹介申し上げる予定といたしております。これにつきましても今後の政策上の参考とさせていただきます。お時間の許す限り、自由なご意見を頂戴できればと存じております。以上、簡単ではございますけれども私の挨拶とさせていただきます。本日はどうぞよろしくお願い申し上げます。

【竹内総括】 それでは続きまして本日ご出席されている委員の方々をご紹介申し上げます。なお、マスコミの方々のカメラ撮りはここまでとなりますので、以後の撮影はご遠慮頂きますようお願いいたします。

それではまず、情報・システム研究機構国立情報学研究所教授の浅野委員でございます。

【浅野委員】 浅野でございます。よろしくお願いいたします。

【竹内総括】 早稲田大学大学院教授の江頭委員でございます。

【江頭委員】 江頭でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

【竹内総括】 弁護士の小杉委員でございます。

【小杉委員】 小杉でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

【竹内総括】 東京女子大学専攻教授の竹内委員でございます。

【竹内委員】 竹内でございます。よろしくお願いいたします。

【竹内総括】 エッセイスト、元国際ラリーストの山村委員でございます。

【山村委員】 山村です。よろしくお願いいたします。

【竹内総括】 なお本日、木場委員、宗岡委員及び渡辺委員におかれましては所用のためご欠席でございます。

では続きまして、今回の諮問案件をご審議頂くにあたりまして臨時委員としてご参加頂いております方々をご紹介します。日本内航海運組合総連合会会長の上野委員でございます。

【上野臨時委員】 上野でございます。よろしくお願いいたします。

【竹内総括】 社団法人日本中小型造船工業会副会長の三浦委員でございます。

【三浦臨時委員】 三浦でございます。よろしくお願いいたします。

【竹内総括】 続きまして事務局であります国土交通省からの出席者をご紹介します。海事局長の小野でございます。

【竹内総括】 海事局次長の黒田でございます。

大臣官房審議官の森重でございます。

【竹内総括】 大臣官房技術審議官の森でございます。

【竹内総括】 総務課長の瀧本でございます。

【竹内総括】 内航課長の蝦名でございます。

【竹内総括】 海事人材政策課長の吉田でございます。

船舶産業課長の今出でございます。

【竹内総括】 大臣官房参事官の斎藤でございます。

財務企画室長の堀内でございます。

【竹内総括】 本日の出席者につきましては以上でございます。

それでは次にお手元の資料の確認をさせていただきます。お手元に配付されております資料のクリップをはずしていただきまして、上のほうからご確認をさせていただきます。まず議事次第。続きまして配席表でございます。それから配付資料一覧の1枚もの。続いて資料1として本日の委員の名簿でございます。それから資料2、交通政策審議会への諮問について。資料3-1。それから横判のカラーものになりまして資料3-2。同じくカラー版、資料3-3。それから縦の参考条文とあるもの、資料3-4。それからカラー版の、また横判になりまして、参考資料1内航海運対策について。続いて参考資料の2中小造船業対策について。以上でございますが不足等ございませんでしょうか。よろしゅうございませ

ようか。

それでは早速議事のほうに移らせていただきたいと思います。まず議題1といたしまして本日は杉山前分科会長のご退任に伴い、交通政策審議会令第6条第3項によりまして、委員の皆様の中から分科会長を互選して頂くこととなっております。それではどなたかご推薦をお願いいたしたいと存じます。

【浅野委員】 はい。

【竹内総括】 浅野委員、お願いいたします。

【浅野委員】 誠にご多忙のところ恐縮でございますけれども、海事分野にご造詣が深く、また当分科会船員部会長としてもご活躍中の小杉委員に分科会長をお願いしてはいかがでしょうか。

【竹内総括】 ただいま浅野委員から小杉委員をとのご提案がございました。ほかにご推薦はございませんでしょうか。よろしければ小杉委員にぜひ分科会長をお願いしたいと存じますけれども、よろしゅうございましょうか。

(「異議なし」の声あり)

【竹内総括】 ありがとうございます。皆様ご異議がないようですので、ただいまより小杉委員に分科会長をお願いいたします。

それでは小杉分科会長にごあいさつを頂き、その後、引き続きまして議事進行をお願いいたしたいと思います。小杉分科会長、よろしくお願いいたします。

【小杉分科会長】 ただいま海事分科会長にご推挙頂きました小杉丈夫でございます。今まで船員部会長を務めておりますけれども、こちらのほうも分科会長を務めさせて頂くことになりました。昨今の海事分野を取り巻く情勢というのはなかなか変化も大きくなっておりまして、重大なことがいろいろと起っていると思います。この分科会の役割もますます大きなものになっているということで、会長という役目は大役でございますけれども、皆様のご協力とご支援を頂きまして務めさせていただきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いをいたします。

それでは、もう議題2ということでよろしいですね。

【竹内総括】 はい、お願いします。

【小杉分科会長】 それでは議題2の諮問第99号「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法附則第11条第9項の規定に基づき国土交通大臣が定める平成22年度の納付金率について」に移らせていただきます。それでは事務局よりご説明をお願いいたし

ます。

【今出船舶産業課長】 それではまずお手元にごございます資料2をご覧頂きたいと思っております。資料2にごございますように、2月18日付で本件納付金率につきまして国土交通大臣から交通政策審議会会長に諮問してございます。資料を1枚めくって頂きまして、同日付で審議会会長から海事分科会会長へ本件の審議が付託されているということをまずご報告申し上げます。納付金率を定めるに当たりまして内容のご説明を資料3-1と、それから資料3-2を使いましてご説明申し上げます。

まず資料3-1をご覧頂きますと、平成8年以降の内航船建造需要の激減に起因いたしまして、中小造船事業者が深刻な経営難に陥りまして、中小造船業におけます設備処理を実施いたしました。この際の設備処理に関するスキーム図が資料3-2の1ページに掲げてございます。この設備処理は中小造船事業者の中から造船業からの撤退を希望いたします事業者の設備と土地を、当時ございました造船業基盤整備事業協会という法人が買い上げます。買い上げの期間は、そこの左側に書いてございますが、平成10年から12年度の3年間で買収をするということにしてございまして、都合2カ所の造船所の買収を行ってございます。その買収に要する資金を金融機関から借り入れまして、買収した土地・設備を譲渡する収入と、残存いたします中小造船事業者からの納付金で賄うという制度でございまして。

この制度を運営します際には、同業者が撤退することによって反射的利益を得るということで中小造船事業者から納付金を頂くわけですけれども、対象となる事業者を特定する必要があります。その事業者の範囲として、資料3-1の下の注のところがございますように、長さ50メートル以上の船舶の製造をすることができ、かつ、製造することができる最大の船舶の総トン数が1万トン未満である船台またはドックを使用する事業者ということで、この建造設備を持っている事業者が特定船舶製造事業者として特定しまして、納付金を支払っていただくということになっています。

中小造船事業者と申しますと、ちょっとイメージわかないかもしれませんので、補足で資料3-3というのを作ってございます。1ページめくって頂きますと、中小造船事業者の方々が供給している主な船舶を、写真をつけさせて頂いています。1つは内航船でございまして、内航船もいろいろ種類がございまして、ここにありますように一般貨物船でございまして、タンカーでございまして、化学薬品を運びますケミカルタンカーですとか、セメント船、それから砂利運搬船といったような船がございまして。この内航船と、も

う一つはいわゆる近海船と呼んでおりますけれども、これは東南アジア等の主にアジアなど中距離の海上輸送に従事する船舶をつくっております、主なものとしますと貨物船でございます。それからケミカルタンカー、LPGを運ぶガス船、こういった船を供給している事業者の方々でございます。

中小造船事業者がどれぐらいの数あるかと申しますと、もう一枚めくって頂きますと、これが造船所の分布図でございます。青い点が総トン数1万トン未満の建造能力を有する造船所ということで、今回の事業の対象となりました造船所でございます。参考のためにそれよりももっと大きな造船所を赤い点でプロットしております。大体ご覧になったらおわかりになりますように、瀬戸内から北部九州にかけて集積しているということがおわかりになるかと思います。イメージとしますと、ここの右側に写真がございますが、今日、ご参加頂いています三浦社長のところの三浦造船所と佐々木造船所の写真を掲げさせて頂きました。大体こういうサイズの造船所の方々の集まりだということをイメージして頂ければと思います。

また資料3-1に戻らせて頂きます。このような残存されている造船所の方々が船の契約をしますと、その受注船価の一定の割合でもって納付金を納めて頂くということになります。納付金率につきましては、現在0.25%とさせて頂いております。

1ページめくって頂きまして、資金的な説明をさせて頂きます。資料3-2のほうはもう一枚めくって頂きまして2ページ目をご覧頂きたいと思っております。この資料3-2の2ページに、構造転換事業を始めました平成11年度から20年度末までの収支の合計を掲げてございます。まず支出のほうをご覧頂きますと12億6,900万円で購入をしております。それでこれまでの一般管理費が5億7,500万円かかっております。これは、ちょっと高いように思われるんですけども、購入の当初は買収ですとか、設備・土地の売却に人員を要したために、かなりの事務経費がかかってございます。現在は納付金を頂いて返還するという業務だけでございますので、事務経費は平成21年度で1,200万円。来年度はさらに節約をいたしまして900万円ぐらいで管理が進められるというふうに考えております。

【今出船舶産業課長】

収入でございますけれども、施設および土地の売却費が3億3,200万円、これは平成18年の4月に売却を完了してございます。20年度末の収支を見ますと、収入が15億

2,700万円、支出の合計が23億円ということで、20年度末時点で収支差額が8億円ぐらいでございます。21年度末、今年度かなり返却いたしましても、7億円弱ぐらいの債務がまだ残っているという状況でございます。

もう一枚ページをめくっていただきまして、これまでの中小型船舶の受注額とそれから納付金額を表した図表でございます。緑色の線が中小型船舶の契約請負船舶価額でございます。左の目盛りでございます、大体600億から、一番ピークの平成18年のときで1,440億円。ここ数年は大体1千億円台の受注高で推移をしているというのがわかります。ただ平成20年の秋からリーマンショック後、受注が大幅に落ち込んでございまして、21年度は20年度の85%減という状態になってございます。

それで、この構造転換事業でございますけれども、買収期間が平成12年に終了してございますけれども、それから10年程度で借入金の返済を完了するという計画でやってまいりましたしかしながら、20年度後半からの受注の大幅な落ち込みによりまして、平成22年度末で終了するというのは非常に難しい状況になっております。

続きまして、中小型船舶の建造量の推移について、もう一枚紙をめくって頂きたいと思っております。4ページ目のご説明をさせていただきます。この図は100総トン以上、5,000総トン未満の船舶の建造実績でございます。左側の、バブル期、その後もちょっと引き続きまして、非常に旺盛な建造需要があつて、船をたくさんつくっていたわけでございます。先ほど来、お話が出てございますように、平成10年の5月に船腹調整事業を廃止して、内航海運の暫定措置事業が開始してございます。この影響によりまして、従来の内航船の建造隻数が極端に落ち込みまして、この青い線でございますけれども、大体、内航船で100隻前後で建造量が推移するという状態でございます。

平成21年度は非常に落ち込んでいるように見えますけれども、これは10月までの値をプロットしてございまして、実際の建造実績は平成21年度は大体昨年並みぐらいで推移するというふうに見ております。

1ページめくって頂まして、現在の中小造船事業者の数でございますけれども、中小造船事業者数の推移ということで、平成11年当時125社あったわけですが、現在は76社に減ってございます。ただ、上から年間5隻以上の船をつくっている造船所、それから4隻建造している造船所というふうにプロットしてございますけれども、このグラフを見ておわかり頂けますように、船舶を連続して建造している造船所、すなわち中核的な造船所の数はあまり変わってなくて、大体二十数社で、この業界をリードしてござい

す。また、年間の建造が0隻とか1隻の造船所というのは、ふだんは修繕などをやっています。また、年に船主さんから船が取れたら職工さんなどを集めてつくるといったビジネスの形態でございます。

現在の中小造船業の経営状況でございます。もう一枚めくって頂きまして、6ページ目にまとめさせて頂いております。これは私どもで中小造船事業者の方々に2月に行ったアンケートの結果をまとめたものでございます。平成21年度の経営状況でございますけれども、これは鋼材の値下がりなどが寄与しまして、おおむね良好な状況でございます。最近3年間では倒産した造船所は3社あったんですけれども、これはいずれも個別の事情によるものでございまして、構造的な不況とか、そういうものによる倒産ではございません。現時点では各社とも資金繰り上の問題も特段ないというふうに承っております。

一方、受注状況でございますけれども、先ほどの図でもご説明申し上げましたように、極端に受注が悪化しております。内航船主体の造船所では今年の夏から年末にかけて、また、それより大型の近海船をつくっている造船所でも、大体1年半ぐらいの手持ち工事量しか持っておりませんで、先行きは非常に暗い状況でございます。マーケットの見通しでございますけれども、内航船につきましては、低船価での引き合いは出てはきておりますけれども、採算の問題等ございまして、新造船契約には至っていない状況でございます。近海船につきましても、昨年よりはちょっと明るさが増しているということでございますけれども、鉄鋼の輸出を中心に新造船需要回復の兆しはあるけれども、非常に先行き不透明な状況でございます。

以上、まとめますと、現時点での経営状態は悪くはございませんけれども、先行きは非常に不透明というか、暗い状況だということが言えると思います。

このような状況を踏まえまして、納付金率に関しまして、皆様の声をお伺いしていますと、納付金の負担を減らすためにも早く返して、この事業を閉じたいという意見が多数を占めてございます。そういうことで、納付金率はできるだけ高く設定して、早く返してしまうということが望まれるわけでございます。一方、今後の見通し等、昨今の厳しい中小造船市場を考えますと、現在の納付金率を上げることは非常に困難な状況ではないかと考えます。先ほど、現在の納付金率が0.25%と申しました。これは典型的な内航船が今、大体五、六億円ぐらいの船価でございまして、1隻つくりますと6億の船で150万円を納付して頂くということになるわけですが、これは決して安い金額ではないですけれども、造船所の経営に直接影響が与えられるような金額ではないと思料されます。そう

いうことを勘案しますと、平成22年度以降の納付金率については収支相償うまでの間、現在の0.25%を維持したらいかかということをご提案させて頂きたいと思っております。以上、事務局からの説明を終わらせて頂きます。

【小杉分科会長】 ありがとうございます。それではただいまご説明がございました点についてのご質問、ご意見がございましたらば、お願いをいたします。

三浦さん、何かご意見ございますか。……。

【三浦臨時委員】 我々同業者間では先ほど今出課長さんからご説明がございましたとおり、この事業を一刻も早く終えたいという希望はあるんですが、現状ではこの0.25、やむを得ないであろうという大体の同意を得ております。

【小杉分科会長】 ありがとうございます。他にどなたかご意見がございませんでしょうか。

【竹内委員】 じゃ、1点だけいいですか。

【小杉分科会長】 どうぞ。

【竹内委員】 データ上の質問です。資料3-2を拝見していて、3ページ目の受注額を総額でみると、12月までということで、21年が161億円となっていて、これは前年度に比べて1割ぐらいしかありません。一方、4ページで先ほどご説明のあった数値は、10月末までということではありますが、これはほぼ昨年並みということになります。この差がかなりあるような気がするのですが、ここはどういう理由でこういう違いが出てきているのでしょうか、お教えてください。

【今出船舶産業課長】 内航船で大体、契約をいたしましてから、実際に船をつくる間に、わりと時間差がございまして、早くて1年か1年半ぐらいなんですけれども、平成19年、20年は非常に建造が旺盛な時期でございまして、建造時期がそれよりも長引いてございます。また、内航船より大型の近海船は、実際に建造して船が竣工するまでの間、もう少し時間がかかります。現在は新しい受注が取れてない状況なんですけれども、先ほどご説明しましたように、大体仕事としては今年いっぱいぐらい、それから大きな船をつくっているところで来年の夏ぐらいまでの仕事量はあるという状況なんで、建造実績で見ますと変わらない値として出てくるということでございます。

【竹内委員】 つまり、4ページのやつは受注した分で、竣工した建造量であったということですね。

【今出船舶産業課長】 はい。

【竹内委員】 ということはもうあと数年もすると、これがどんと落ちるということになるのですね。

【今出船舶産業課長】 はい、このままいきますと落ちる見込みです。

【竹内総括】 はい、わかりました。ありがとうございます。

【小杉分科会長】 よろしゅうございますか。他にご質問、ご意見ございますか。

【浅野委員】 はい。

【小杉分科会長】 どうぞ。

【浅野委員】 一応確認なんですけれども、こういう問題のときに造船業界が負担する部分と、一方、鉄道建設・運輸施設整備支援機構が運用する業務並びに金利の低下によって負担を下げるというのと、両方なければだめだと思うんですけども、その負担を下げる方向にご検討が進んでということなんですけど、その見通しについても一言頂けませんでしょうか。

【今出船舶産業課長】 先ほど、事務経費をできるだけ節約してまいるというご説明を申しあげましたけれども、借入金に対しまして利子がかかります。現在、信金中金のほうから大体1.5%ぐらいの金利で借りておりますが、これを借り換えをさせて頂きまして、さらに低い利率のものにすることによって、さらに経費を節約してまいりたいというふうには鉄運機構のほうと相談しているところでございます。

【小杉分科会長】 よろしいですか。他にご質問、ご意見ございませんでしょうか。

特にないようでございますので、それでは平成22年度の納付金率を1万分の25、0.25%とすることについてご異議がないものとして交通政策審議会会長に報告することといたしたいと存じますが、よろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【小杉分科会長】 それでは平成22年度の納付金率についてそのように交通政策審議会会長に報告したいと思えます。議題2について事務局のほうから何かございますでしょうか。

【今出船舶産業課長】 もう一件お諮りさせて頂きたいと思えます。今から来年の話をして恐縮でございますけれども、来年度以降の海事分科会の開催に関しましてお諮り申し上げます。先ほどご審議頂きました納付金率は毎年度、交通政策審議会の意見を聞いて定めることとされております。それで今後大きな情勢の変化がなくて納付金率につきまして

も今回ご説明させて頂きました基本的な考え方を変更する必要があると思われる場合には、納付金を納めていただいている中小造船事業者の方々の状況をまた調査、意見聴取させて頂いた上で、各委員の皆様にご説明申し上げて、特段納付金率を変更すべしとのご意見がないときは、この会合を開かずに分科会長に一任として対応させて頂くという取り扱いをしてよろしいかどうか、この場でお伺いさせて頂ければと思います。

【小杉分科会長】 はい。それでは今の事務局の提案、変わったことがなければ分科会長に一任するということですが、これについてのご意見はございますでしょうか。

特にございませんので、それでは来年以降の本件に関する分科会の開催については今の事務局の提案どおりとしたいと思います。

この議題について他に何かございますでしょうか。

特に質問等がございませんようですので、議題3のほうに移りますが、その他ということで事務局のほうから何かございますでしょうか。

【竹内総括】 本日ご審議頂く諮問事項につきましては、先ほどの議題2におきましてご了承頂いたところでございます。せっかくの本日の場をお借りいたしまして議題3ではその他といたしまして、審議事項ではございませんけれども、内航海運及び中小造船業に関する海事局の現在の取り組みについてご紹介を申し上げたいと思っております。資料のほうは先ほど申し上げました内航海運対策と中小造船業対策の2つをご用意しておりますが、内航課長が現在中座中ということもございますので、順番を入れかえさせて頂きまして、先に中小造船対策のほうからご紹介申し上げたいと存じます。今出船舶産業課長より中小造船業対策についてご紹介いたします。

【今出船舶産業課長】 参考資料2に基づきましてご説明させて頂きます。内航海運対策の包括的、全体的な話は参考資料の1で内航課からご説明させて頂きますけれども、私どものところでは主にこの内航船舶に関して、技術的な取り組みをどういうふうな考え方に基づいてやっているかということについてご説明させて頂きたいと思えます。

参考資料の2を1枚めくって頂きまして、1ページ目でございますけれども、内航海運の活性化に向けた課題ということで、委員の先生方よくご承知のとおり、社会的要請といたしましてはCO₂の削減といった環境問題への対応でございますとか、物流効率化への対応、それから船員高齢化等への対応といった、いろいろな社会的な要請があるわけです。

けれども、一方、内航船の建造を発注して頂く船主さんの方々と、それから供給する造船所の方々の現状を見ておりますと、新技術を導入して新しい船舶を提供するというようなところになかなか行き着きません。そういうこともございまして、やはり内航海運の効率化、環境負荷低減を進めていく上で、新技術を導入した船舶とか、船舶用品の実用化をやはり国も後押しをして進めていく必要があるのではないかという問題意識でございまして。

現在、具体的に進めている対策といたしましては、3つ掲げさせて頂いております。1つはスーパーエコシップの普及支援でございまして。スーパーエコシップと申しますのは、発電機でモーターを回しまして、モーターで推進するというシステムの船でございまして。このスーパーエコシップの普及促進を図るために鉄道建設・運輸施設整備支援機構でございまして、新エネルギー・産業技術総合開発機構、NEDOと呼んでおりますけれども、NEDOの支援を使ってスーパーエコシップの普及を推進してございまして。

それからもう一つは、先ほど申し上げました電気推進船に限らず、普通のディーゼルエンジンで動く船についても性能のいい船を開発しまして、それを皆さんに広く使って頂く。3番目としましては、色々な舶用製品ですとか、制御装置ですとか、そういったものを新たに開発したものを取りつける時の実用化の助成制度という、こういう3つの柱で今申し上げました対策を進めてございまして。

次のページから、もうちょっとブレイクダウンしてご説明させていただきます。スーパーエコシップでございましてけれども、これは平成17年度から支援を申し上げてございましてけれども、もともと国の予算も入れて開発をいたしました船でございまして。「スーパーエコシップの特徴」と左側でございますけれども、普通の船ですと大型のディーゼルエンジンをプロペラに直結して回して進むということなんですけれども、スーパーエコシップの場合は発電機用のディーゼルエンジンでもって発電機を回して、その電気によってモーターを駆動して、プロペラを回すと。そうすることによりまして、エンジンルームの設計をわりと変更することができまして、電気に変換するエネルギーロスはあるんですけれども、それを補って余りあるくらい推進性能はよくなりますので、結果として燃費、CO₂の排出量が2割ぐらいいい船ができるということでございまして。ただ、これはスーパーエコシップに向いている船の種類とそうでないものとございまして、ケミカルタンカーのような船でございまして、それからセメント運搬船といったようなものはこのスーパーエコシップの特徴が非常によく出る船種でございまして、そういう船につきまして実用化が今、進んでいる段階でございまして。右側でございますように、着実に実績が上がってございまして。

て、現在竣工のものが10隻、さらに今後12隻ぐらい世の中に出てくるような形になってございます。

もう一ページめくっていただきまして、どうしてもスーパーエコシップといったようなものは船価が高くなるんですけれども、普通のスペックの船でも性能をよくすることによってCO₂の削減を図れないかという、そういう考え方に基きまして、国とそれからここに、左側書いてございます造船所さんから物流のオペレーターさん、内航総連さん、それから造技センターと海技研といった試験機関、さらにそれから鉄運機構も入って、これからの方々と協働しまして、トンマイルベースで16%以上のCO₂排出量を削減するモデル船型を開発するという事業を今年度進めてございます。その対象の船は499トン型の鋼材運搬船で、内航船で一番たくさん出ている船をターゲットとして進めております。これと並行しまして、内航総連さんの資金でもってケミカルタンカーのモデル設計の開発もほぼ同じような人たちの協同作業によって進めてございます。新たに海事労働条約に対応するためには、居室の面積を広げる必要があるのですが、そういうことに対応して、しかも性能が落ちない、このような船を官民挙げて開発して、普通はそういう開発をしますと開発費を転嫁していかないといけないんですけれども、そういうところはやっぱり国の資金でやったということで安く皆さんに提供しまして、そういう船を造船所でつくって頂くという、プロジェクトを進めてございます。

最後の4ページ目でございますけれども、これは同じく鉄道建設・運輸施設整備支援機構のほうで実用化助成ということで進めさせて頂いてございます。どういうことを助成するかと申しますと、左側の囲みに書いてございますように、新たに開発した技術を一番船に導入するときに、設計費用とか、技術導入費用分、それから初期故障に対応する経費、そういう費用を助成させて頂くという制度でございます。これまでのところ実績としましては左側でございますように高度船舶安全管理システムと呼んでいますけれども、これはエンジンの状況を陸上でモニターをしながら、陸上側でエンジンの状況をモニターして、故障を未然に防いだり、合理的なメンテナンスをできるようにするシステムを開発いたしまして、それを取りつけた人に先ほど申し上げた助成を行っております。

それから2番目でございますのは省力化航行支援システムといいますが、写真が出てございますけれども、省力化の航行をブリッジの中の一ヶ所でもってで全部できるようにするというシステムでございます。それから3つ目は内航向けタンDEM型CRPシステムでございます。通常、プロペラは1つしかついてございまして、1方向に回ってい

るんですけれども、プロペラの後ろに逆回転で回すプロペラをつけると、エネルギーを回収することができまして、燃費効率が非常によくなります。それをコントラ・ローテイング・プロペラすなわちCRPと書いていますけれども、その後ろにつけるプロペラを、その写真にございますように船底からポッドと呼んでいますけれども、後ろから下げまして、二重反転のプロペラ効果を出すというシステムです。これをタンDEM型と呼んでいます。そのシステムを最初に取りつけたひとに対して助成を行っています。船主さんはわりと保守的な方が多くて、何か新しいものは警戒をされるわけですが、今ご紹介を申し上げましたように、こういう助成制度によって少しでも性能のよい船が内航海運で使われるということを目指して頑張りたいと思っています。雑駁な説明で恐縮ですが、技術関係の説明を終わらせて頂きます。

【竹内総括】 それでは続きまして内航海運対策のほうの資料についてでございますけれども、内航課長、もう少々時間がかかるようでございますので、代わりまして内航課の北村企画調整官より資料のほう、ご説明させていただきます。

【北村企画調整官】 内航課でございます。ご説明を申し上げます。内航海運対策についての資料、1枚めくっていただきまして、まず最初に内航海運の概要についてご説明をしたいと思います。内航海運の概要でございますが、輸送量が年間約2千億トンキロでして、下にもありますように国内物流の約4割を担っております。4割ではございますけれども、鉄鋼ですとか、石油ですとか、セメントですとか、そういった産業基礎物資と呼んでおりますが、そういったものにつきましては約8割を担っておりまして、我が国の経済を支える非常に重要な産業であるというふうに言えるかと思えます。

その内航海運が実際にどういった構造でやっているかということでございますが、1枚めくっていただきますと、荷主というのが一番上にありますけれども、荷主のもとにオペレーターというのがおりまして、そのオペレーターから実際の運航をするオーナーといった形で、こういった3層構造になっております。このオペレーター、オーナーの全体の99.6%が中小企業で構成されております。またオーナーのうち約7割が船を1隻しか所有していない、いわゆる一杯船主と呼んでおりますが、一杯船主が大宗を占めておりますので、そういったことから産業構造としては若干脆弱な部分があるということが言えるかと思えます。

続きまして、そういった内航海運業界、どういった課題があるのかということなんですけれども、私どもは大きく2つの課題があるのかなと。2つの高齢化というふうに言って

おりますけれども、そういった課題があるのかなと思っております。まず左側が船舶の高齢化ということで、この左側の棒グラフが船齢構成を表しておりますけれども、耐用年数14年を超えております船舶がほぼ7割を占めているという状況にあります。他方で右側は、こちらは船員の高齢化の資料なんですけれども、45歳以上の船員が60%を超えている。平均年齢が47歳であるといったことで、この2つの高齢化に対して我々としてどういうふうに対処していくか、これをいかにして改善していくかというのが喫緊の課題のかなということでございます。

そうした内航海運対策として、まず緊急対策として我々は21年度3つやっております、それのご説明をさせていただきます。4ページ目をごらんいただければと思います。共有建造制度を活用した内航海運活性化の促進ということでございまして、鉄道・運輸機構の船舶共有建造制度というものがあるんですけれども、その船舶共有建造制度に当たって、真ん中にありますが、代替建造支援、環境性能向上支援、経営環境改善支援ということで、こういった政策目的に合致する場合には船舶の使用料の一定割合を軽減するということしております。代替建造支援でいいますと例えば環境性能のいい船に代替建造する場合ですとか、航路改善計画、航路をいかにしてよくしていこうかという計画をつくって、それに基づいて行う代替建造。あとはグループ化ですね、そういったものと合わせて行う代替建造。こういったものについては使用料の一定割合を軽減する。

また環境性能向上支援としまして、環境性能を向上させる場合の改造を行う事業者に対する使用料の一定割合の軽減。あとは経営環境改善支援としまして、船舶の共有期間を3年間延長することを認めまして、毎年度の使用料の支払い額を軽減する。こういったことを通じまして共有建造制度を活用し、支援していくというような支援策を取っております。

続きまして5ページをごらんいただければと思います。内航海運老齡船処理事業でございます。これは船齢が16年を超えた船につきまして、通常は海外で売船をすることで市場から撤退してもらっていたんですけれども、昨今の不況と、あと円高の進行によりまして、海外売船市場が極端に低迷している。こういったことがあるものですから、老齡船が市場から撤退できなくなって、安全面ですとか、環境性能の面ですとか問題があるということで、新たな船舶建造業者からいただく納付金を内航総連を通じて16年を超える船を解撤する方に対して交付金として交付するということによって、その老齡船の市場からの撤退を推進していこうという事業をしております。

続きまして6ページ目でございますが、今度は船員の関係でございます。船員の緊急雇

用対策ということでございます。まず昨今のこういった経済不況等を踏まえて船員を取り巻く状況は、厳しくなっているわけですが、船員の雇用を維持していただく事業者に対しては雇用調整助成金ということで休業手当等の一部を補助する。また一たん離職した船員を、雇用するという場合には緊急雇用促進助成金ということで1人当たり100万円を事業者に助成する。また船員に向けての支援でございますが、やむを得ず離職した場合には失業保険金ですとか、あと、再就職を目指していろいろされる場合には訓練手当ということで、就職促進給付金を給付するといったことで雇用の関係でも対策を行っているという状況でございます。

以上3つが緊急的な対策でございますが、続きまして長期的にいろいろと内航海運の業界の産業構造を変えていかなければならないということもございますので、そういった対策について説明をさせていただきます。7ページ目でございますが、グループ化の推進による産業構造への変革ということでございます。先ほども申しましたように船舶の老朽化で代替建造しなければならないという話ですとか、また、あと、船員が不足しているとそういった状況もございます。他方で、最初にも申しましたが一杯船主、船を1隻しか持っていない一杯船主が7割を占めている。中小企業がほとんどであるという業界の状態にあるものですから、個々の事業者に対応をしていただくのはなかなか難しいんじゃないかということで、中小零細の内航事業者がグループ化をすることによって業務の一元化、あと、また船舶管理会社といったものに船舶の全体的な管理、船員の全体的な管理、あと荷主やオペレーターとの調整ですとか、そういったことをやっていただくことによって例えば若年船員の確保ですとか、あと船舶の保守管理、舶用品の共同購入によるコストダウンですとか、そういったメリットを得ることができるよう構造改革を促し、持続的に発展させていこうではないかという取り組みをしております。

これについて具体的にどういった支援をしているかということでございますが、一番下の部分、左側でまず普及・促進支援ということで、このグループ化というのはどういったもので、どういうメリットがあるのかといったことを国のほうで説明会、意見交換会をして啓発活動に努めていく。またグループ化の相談窓口ですとか、ガイドラインのようなものを通じて普及活動をしております。

また、それに加えまして予算措置としまして先ほども説明しましたが共有建造の場合の船舶使用料の一定割合軽減ですとか、あと、船舶管理会社がグループ化を通じて船員の計画的確保を行う場合には教育訓練費用の一部を助成すると、こういったことを通じてグル

ープ化を促進し、業界構造を強くしていこうということを行っております。

続きまして8ページ目でございますが、船員計画雇用促進等事業でございます。これは海上運送法が改正されまして、それに基づいて日本船舶・船員確保計画の認定スキームというものができたんですけれども、それを使って船員の雇用を促進していこうというものでございます。その計画に基づきまして座学講習、乗船訓練ですとか、あと試行的な運用をする場合には国もしくは財団法人のほうを通じて助成をするというものでございます。

続きまして9ページ、今度は地球温暖化対策の観点から、フェリー、RORO船、コンテナ船を中心とした取り組みになるかとは思いますが、ご説明をさせていただきます。左側の下にもございますように内航海運は極めてCO₂の排出量も少ない、地球にやさしい輸送機関であるということで、海運を活用するモーダルシフトを行っていく必要があると思いますので、我々もさまざまな取り組みをしております。具体的にどういった取り組みをしているかといいますと、右の四角の中に書いてありますが、まず大きく1つ目としまして代替建造と省エネ船舶ということで、スーパーエコシップですとか、そういった環境性能の高い船舶への代替建造の促進支援というものをやっております。あと21年度の補正予算でございますが、海上交通低炭素化促進事業ということで、省エネ改造ですとか、省エネ船への代替建造について一定の補助をするということによって海上交通の低炭素化を促進するということを行っております。

また2つ目の柱としまして物流の効率化ということで4つほど取り組みを書かせていただいております。まず1つ目がグリーン物流パートナーシップ会議ということで、荷主と物流事業者、これが連携しましてCO₂の排出量を削減するための取り組みを行う。それに対して支援をしていくということを行っております。2つ目が物流連携効率化推進事業といいまして、これも物流にかかわる関係者が連携することによって、その輸送の共同化ですとか、モーダルシフトですとか、そういったことを行う。そういった物流の効率化に対して支援をしていくという事業も行っております。

3つ目でございますが、エコシップマーク制度ということで、地球環境にやさしい海上貨物輸送、フェリーとかそういったもので一定の基準を満たしている荷主ですとか、物流事業者ですとか、そういった方に対して、13ページを見ていただければと思いますが、このエコシップマークというのを付与してございまして、このエコシップマークがついている事業者は地球環境のことを考えている、地球環境にやさしい企業だということを対外的にもわかるようにする制度を行っております。

最後、4つ目でございますが、内航海運省エネ化促進調査事業ということで、CO₂削減効果のある設備ですとか、あと環境にやさしい操船の方法ですとか、そういったことの普及促進に資する実証実験、あと実際に船種ごとにどういった省エネ効果があるというふうに診断すればいいのかといった省エネ診断方法の確立ですとか、そういったことに対して支援をしております、それによって省エネ効果の高い船、省エネ効果の高い操船方法、そういったものの普及を行っていくという、省エネ化促進調査事業というものをしております。今、簡単に説明しました内容につきましては後ろに細かい資料がついておりますが、長くなってしまいますので、簡単ではございますが説明を終わらせていただきたいと思います。以上でございます。

【小杉分科会長】 ありがとうございます。ただいま国土交通省が現在取り組んでおられる内航海運対策とそれから中小造船業対策についての非常に広い範囲のご紹介がございましたけれども、これらについてご質問、ご意見、何でも結構でございますので、フリーディスカッションということで、ご発言があればお願いをしたいと思います。どうぞ、はい。

【山村委員】 環境にやさしい、こんなすばらしいことがあるのかと感動しました。なかなか船を見ることがそんなにないのかなとは思いますが、一般の人が例えばテレビとか海関係だけじゃなくて、なにか普通の週刊誌でもそういったものでも、もう既に実際に走っている船に関しては、ぜひ広報したほうがいいんじゃないかなと思うんです。体験的にレポートしたりとか、そういうこともすごくおもしろいんじゃないかなと思います。エコシップマークもこんなのがあったのかと今思いましたし、ぜひそういうことを進めていただけたらなと思いました。以上です。

【小杉分科会長】 ありがとうございます。はい。

【江頭委員】

内航海運には、確かにCO₂の排出量が少ないというメリットがあると思いますが、他方、運んでいる荷物が、参考資料1の1ページにあるようなものであるわけです。果たして、荷主であるこうした産業が今後国内で生き残ってくれるのかという問題があるのではないのでしょうか。この間も、ある化学品メーカーの人と話をしたところ、CO₂25%削減とか言っている国内には、もう投資できないと言っていました。そういうことになると、内航海運の将来はそんなに明るくはないのではないかという気がします。ですから、運送するものを変えていけば別なのかもしれませんが、果たしてそういうことができるの

かということが、内航海運の1つの問題であるという気がします。

【三浦臨時委員】 はい、よろしいでしょうか。

【小杉分科会長】 三浦さん、どうぞ。

【三浦臨時委員】 資料3-3、これの2ページ、先ほど課長さんからご説明ありました弊社の工場の写真が上のほうに出ているんですが、これをちょっとご覧頂きたいと思います。海外のお客様がこの現場を見ましてびっくりしておりました。といいますのは、この絵に浮きドックがあります。その右側にいかだがあります。これはブリ、タイを養殖しているいかだであります。瀬戸内ではこういう光景はよくありまして、造船所があり、付近で魚や貝等を養殖しております。そういうことで我々造船所も環境に対しては随分以前から気を使って仕事をさせて頂いているということでございます。以上です。

【小杉分科会長】 ありがとうございます。

【竹内委員】 よろしいですか。

【小杉分科会長】 竹内委員。

【竹内委員】 これは制度に関する質問なんですけれども、参考資料の1の5ページのところで、老齢船の処理事業のグラフがあって、これを拝見しているといわゆる暫定措置事業と似ているような気がします。そして、これを見ると老齢船処理は平成21年度限りとありますけど、この両者の違いがわからないのです。この制度はいつから始まったのか、21年だけでおしまいのお話なのか、そしてこの制度と暫定措置事業との違いは何なのか、このあたりについてご説明頂ければありがたいんですけれども、いかがでしょうか。

【蝦名内航課長】 はい、ご説明いたします。暫定措置事業とは別で、仕組みとしては類似の仕組みでございすけれども、暫定措置事業は15年以内の船について対象船を限っておりますが、この老齢船処理事業といいますのは、リーマンショック以後の急激な海運不況ということで、16年以上の古い船舶、つまり暫定措置事業の対象になっていない船舶について緊急に解撤を進める必要があるだろうということで、経済対策の一環として単年度限りの措置として実施されるというものでございまして、21年度限りというものでございます。仕組み的には暫定措置事業と類似の仕組みで、解撤する場合に交付金を交付いたしまして、建造する会社の納付金で返済をしていくという仕組みでございす。

【小杉分科会長】 ありがとうございます。他に何か……。

【浅野委員】 はい。

【小杉分科会長】 どうぞ。

【浅野委員】 専門でないんで言いにくいんですけども、この前アメリカの学会に出たときに、クリーンエネルギーの話がありまして、そのときに米国の海軍が藻からとれる油、それを従来のガソリンに半分ぐらい混ぜて航空機の燃料として使い出したという話があるんですけども、一般的に船なんかにも使ってタービンを回すとか、いろいろなことを考えている。その生産場所が日本だと石垣島の陸地でやっているものもありますけれども、おおむね海を使ってやっています。それで海から発生する、藻からとれる油をいかに輸送するかと。それから残った藻をどうやって肥料にして有効利用するかというふうなことを、消費の大手である軍が生産サイクルを考えている。それも海の得意なところですから、海を中心にしてそういうものを考えている。それも彼らは船を持っていますから輸送を考えている。例えば海上技術安全研究所でおやりになっているものの多くは近未来の技術開発だと思いますけれども、もう少し視野を遠くに置いて、海というものにどういう課題があって、それをどう政策課題に結びつけていくかについて、特に内航海運の出番がないかを少しお考えになる機会も設けられたらいかかだと思います。

【小杉分科会長】 ありがとうございます。大変建設的なご意見も頂いていますけれども、ほかにございますでしょうか。よろしいですか。

大変活発に、また前向きのお話をいろいろいただきまして、ありがとうございました。他に今のこと以外には何もございませんか。本日の議題につきましては、以上をもちましてすべて終了でございますけれども、せっかくの機会でございますので、ほかの話題でも結構ですけれども、ここで何かご発言ございましたらお願いをしたいと思います。

【山村委員】 よろしいですか。

【小杉分科会長】 どうぞ。

【山村委員】 今、老齢船の処理のことで、ちょっと見ていたら、すごく気になってですね。リサイクルがやっぱり好きなものですから、これは、船というと鉄というイメージがあるので、かなりのリサイクル率なのかなと思ったんですけども、納付金とか、交付金とか、いろいろありますけれども、きちんと処理されているのかなというのがちょっと気になったんですけども、もしお答えできるのであれば、ぜひ教えてください。

【今出船舶産業課長】 船は鉄の塊なものですから、重量ベースのリサイクル率でいき

ますと90%ぐらいいきます。自動車で4割ぐらいたと思います。それで今、これを資源として見てやりますと、先ほど江頭委員から化学品メーカーはCO₂25%削減だったら、国外に出ていくしかないとお話がありましたが、鉄鋼業界も同じ状況におかれていると思うんですけれども、例えばリサイクル鉄を使いますと、単純に計算しますと、CO₂排出量を3割ぐらい下げられますので、そういう形で新しい産業としてシップリサイクルというのをとらえられないかということで、今、私ども実際大型船を解撤するプロジェクトを進めさせて頂いてございます。

戦後直後のときはリサイクル、すなわち、船舶解撤業は盛んだったんですけど、今はもう小型の例えば内航船ですとか、海上保安庁の船ですとか、そういうものはできますけれども、なかなか大きい船をまとめて解撤するという事業を営んでいる方は、今おられない状況になってございますので、環境の視点から新しい産業を創出するということをねらって、もう一度新しいタイプの解撤業として、シップリサイクルが国内でできないかというのを検討している状況でございます。今、室蘭で解撤実験をしようとしていまして、ちょうど、昨日、大型の自動車運搬船を室蘭港のほうに接岸したところでございます。

【小杉分科会長】 よろしゅうございますか。

【山村委員】 はい。

【小杉分科会長】 他にご発言ございませんでしょうか。ございませんようですので、それでは本日の会議はこれをもって終了にしたいと存じます。大変充実したご審議を頂きまして、どうもありがとうございました。最後に事務局のほうから何かございますでしょうか。

【竹内総括】 本日はお忙しい中ご出席賜りまして、まことにありがとうございました。本日配付させて頂きました資料につきまして、そのままお持ち帰りいただいても結構でございますが、机の上に置いておいていただければ、後ほど私どものほうからお送りさせていただきます。事務局のほうからは以上でございます。

【小杉分科会長】 ありがとうございました。それでは以上をもちまして交通政策審議会第20回海事分科会を閉会いたします。どうもありがとうございました。

— 了 —