

交通政策審議会 第21回海事分科会

平成23年3月24日

【吉永企画室長】 それでは、渡辺委員がご到着でございますので、ただいまから第21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総務課企画室長の吉永でございます。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。

本日は委員の方々8名中、5名の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項による本分科会開会及び議決の要件たる過半数以上の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、議事録につきましては、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。どうぞお含みおきいただきますよう、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よろしくお願いいたします。

それでは、開会に先立ちまして、井手海事局長よりごあいさつを申し上げます。

【井手海事局長】 ご紹介いただきました海事局長の井手でございます。

今日は委員の先生方におかれましては、年度末、大変ご多忙のところ、また、電力の関係で交通手段もふだんに比べてかなり不便な中をお運びいただきまして、ほんとうにありがとうございます。どうかよろしくお願いいたします。

本日は第21回海事分科会でございますが、委員の先生方の中で分科会長でおられた小杉先生、江頭先生、三好先生のお三方が今回、任期の関係でご退任されまして、新しく落合先生、鎌田先生、それから、今日はご欠席でございますが、秋池先生、お三方の委員の方々に新しくご就任をいただきました。ありがとうございます。どうかよろしく願い申し上げます。

今日は、お手元の議題の案を見ていただいておりますが、議題1といたしまして、海事分科会会長の互選を委員の先生方の中でしていただきたいと存じます。その後、当面、私

どものほうで直面しております幾つかの政策課題につきまして、議題2から議題4まで、若干、時間が限られておりますので、雑駁な説明になるかもしれませんが、できる限りお話をさせていただければと思っております。これら全体を通して言えることは、日本はかなり前から、戦前から海事関係は世界の一流国としてやってまいりましたが、分野によってはやや陰りがある中で、引き続き、海事関係は世界の一流国の地位を何とか保ち続けなければいけない状況なのではないかと思っております。そういう中で、さまざまな個別の課題がございます。

議題2は外航海運の関係でございます。外航海運関係の日本籍船、あるいは日本人船員の確保の関係についての計画のご報告でございます。これはトン数税制という税制面との関係でも議論の必要な部分でございます。

議題3(1)は造船業の国際競争力の強化ということで、戦後から長い間世界一の造船生産量を誇ってまいりましたが、最近では韓国、さらには中国の造船の生産力の向上が著しく、残念ながら今、日本は生産量だけで見ると銅メダルの地位でございます。日本の造船業の国際競争力をどうやって強化していくかということで、今、議論をさせていただいております。

議題3(2)は内航海運代替建造対策でございます。内航海運は国内の産業基礎物資、鉄鋼関係を含めて8割程度を運んでございますが、全体として船がかなり高齢化しているという問題もございます。また、全体として国内の輸送需要が、これは内航海運だけではないのですが、どちらかといえば右肩下がりの状況がこれからも続く中で、どうやって代替建造を促進し、船を新しいものに置きかえていくかという関係で、背景では内航海運暫定措置事業ということで、なるべく早く終了することが求められているメカニズムもございます。その辺についてのお話をさせていただきたいと思っております。

最後、議題4は、今回、大変な三陸沖の地震が発生いたしました。今、私どもが取り組んでおります早急の復旧関係の対策等について、ご説明をさせていただければと思っております。時間が1時間程度ということで限られてございますが、事務局からご説明させていただきまして、せっかくの機会でございますので、忌憚のない有益なご意見を賜りたいと思っております。どうかよろしく願いいたします。

【吉永企画室長】　　続きまして、本日、ご出席の委員の方々をご紹介させていただきます。なお、マスコミの方々のカメラ撮りにつきましてはここまでとなりますので、以後の撮影はご遠慮いただきますよう、よろしく願いいたします。

委員名簿の順に紹介させていただきます。

情報・システム研究機構国立情報学研究所教授、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。

【吉永企画室長】 中央大学法科大学院教授の落合委員でございます。

【落合委員】 落合でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

【吉永企画室長】 東京大学教授の鎌田委員でございます。

【鎌田委員】 鎌田でございます。よろしくお願いいたします。

【吉永企画室長】 社団法人日本鉄鋼連盟会長の林田委員でございます。

【林田委員】 林田でございます。よろしくお願いいたします。

【吉永企画室長】 全日本交通運輸産業労働組合協議会議長の渡辺委員でございます。

【渡辺委員】 渡辺でございます。よろしくお願いいたします。

【吉永企画室長】 なお、本日、秋池委員、木場委員におかれましては、所用のため、ご欠席でございます。

また、竹内委員とは最終的なご出欠の確認がとれておりませんが、もし、いらっしゃいました場合には、その時点でご紹介させていただきます。

続きまして、事務局であります国土交通省からの出席をご紹介申し上げます。

井手局長にはごあいさついただきましたので、審議官の後藤以下をご紹介申し上げます。

審議官の後藤でございます。

【後藤審議官】 後藤でございます。よろしくお願いいたします。

【吉永企画室長】 技術審議官の森でございます。

【森技術審議官】 森でございます。よろしくお願いいたします。

【吉永企画室長】 総務課長の瀧本でございます。

【瀧本総務課長】 瀧本でございます。よろしくお願いいたします。

【吉永企画室長】 危機管理室長の元野は出席の予定でございましたが、急きょ所用が入りまして、欠席となります。

財務企画室長の堀内でございます。

【堀内財務企画室長】 堀内です。よろしくお願いいたします。

【吉永企画室長】 技術企画官の吉田でございます。

【吉田技術企画官】 吉田でございます。よろしくお願いいたします。

【吉永企画室長】 安全・環境政策課長の坂下でございます。

【坂下安全・環境政策課長】 坂下です。よろしくお願いいたします。

【吉永企画室長】 海事人材政策課長の石澤でございます。

【石澤海事人材政策課長】 石澤でございます。よろしくお願いいたします。

【吉永企画室長】 外航課長の平田でございます。

【平田外航課長】 平田でございます。よろしくお願いいたします。

【吉永企画室長】 内航課長の蝦名でございます。

【蝦名内航課長】 蝦名でございます。よろしくお願いいたします。

【吉永企画室長】 運航労務課長の山本でございます。

【山本運航労務課長】 山本でございます。よろしくお願いいたします。

【吉永企画室長】 船舶産業課長の今出でございます。

【今出船舶産業課長】 よろしくよろしくお願いいたします。

【吉永企画室長】 なお、次長の福本は海外出張のため、本日、欠席となっております。

本日の出席者につきましては、以上でございます。

続きまして、お手元の資料の確認をさせていただきます。

まず、議事次第でございます。

続きまして、配席表。

資料1として、本日の海事分科会の委員名簿でございます。

それから、資料2「外航日本船舶及び船員の確保計画の実施状況報告」。

続きまして、資料3-1「造船業の国際競争力の強化」。

資料3-2「内航海運代替建造対策」。

最後でございますが、資料4「東北地方太平洋沖地震への対応等」。

以上でございますが、不足などはございませんでしょうか。

また、議事の途中で落丁等がございましたら、おっしゃっていただけたらと思います。

それでは、議事に入りたいと思います。

議題1、「海事分科会長の互選」です。小杉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いただ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したいと存じます。

浅野委員。

【浅野委員】 落合誠一先生にお願いできたらと思います。落合先生は政府関係でも要職を数多く務められておりますし、学術界でも大変著名な先生でおられます。また、海事

関係でもご造詣が深いということでございますので、うってつけの先生だと思います。

以上です。

【吉永企画室長】 ご推薦ありがとうございます。

ただいま、浅野委員から落合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、落合委員にぜひ、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)

【吉永企画室長】 ありがとうございます。

皆様、ご異議がないようですので、ただいまより落合委員に分科会長をお願いしたいと存じます。

それでは、落合分科会長に一言ごあいさつをいただき、その後、引き続きまして、議事進行をお願いしたいと存じます。落合分科会長、よろしく願いいたします。

【落合分科会長】 ただいま皆様方のご推挙を得まして分科会長になりました落合でございます。

先ほど、井手海事局長のお話の中にもありましたけれども、海運をめぐる情勢は非常に問題が山積みしている状況であるというお話がありました。したがって、本分科会の果たすべき役割もそれに対応して大変重要なものになると考えております。皆様のご支援とご協力を得まして、本分科会の役割を果たすよう、努力したいと思っておりますので、どうかよろしくお願いいたします。

それでは、早速、議題2以降に入りたいと思っております。

まず、議題2は、外航日本船舶及び船員の確保計画の実施状況報告です。これは担当課からご報告をお願いいたします。

【平田外航課長】 外航課長の平田でございます。私から外航日本船舶及び船員の確保計画の実施状況について、報告させていただきます。

資料2をごらんください。表紙をおめくりいただきまして、1ページでございます。現在、みなし利益課税でありますトン数標準税制を選択している事業者でございますが、1ページの認定状況でございますとおり、平成21年3月に10社、平成22年2月に1社、認定されたところでございます。

平成22年10月に新和海運と日鉄海運が合併いたしまして、NSユナイテッド海運に

なりまして、現在、認定会社は10社でございます。その実施状況についてご説明する前に、4枚ほどめくっていただきまして、「トン数標準税制の概要②」と書いてある資料をごらんいただきたいと思っております。

トン数標準税制の適用を受けるためには、日本船舶・船員確保計画を作成いたしまして、それについての国土交通大臣の認定を受ける必要があります。計画認定の基準といたしまして、このページの一番上の○、大臣の基本方針が示されております。この基本方針で書かれております事柄は、平成20年度からの5年間で日本船舶の隻数を2倍にするということと、10年間で日本人船員の人数を1.5倍に増加させるということでございます。

これに基づきまして、認定の基準としては、3つ目の○のところ、計画期間の5年間で日本籍船の隻数を2倍以上に増加させること、それから、日本人船員を養成する計画であること、これは保有1隻につき1名以上という基準が示されております。それから、日本人船員が減少しない計画であること、日本船舶1隻当たり外航日本人船員4人配乗できる人数を常に確保する計画であること、この要件が示されているところであります。

また、1ページに戻ってください。1ページの下半分の表ですが、「第1期実績」についてご説明いたします。「第1期実績」と「第1期計画」の比較でございます。あくまでも計画の認定について、5年経過した「第5期計画」で示されている数字でそれが達成できたかどうか判断されるわけですが、それぞれ毎年、每期について計画の数字を参考で示しています。

まず、「日本船舶の確保計画」についてですが、計画開始時には76.4隻。小数点以下が出てくるのは、共有船舶があるためでございます。計画開始時は76.4隻だったものが「第1期実績」といたしまして、95.4隻に増加しております。これは最終的には156.9隻に増やす計画でございますけれども、第1期計画としましては、95.4隻ということで、計画どおりでございます。

続きまして、外航日本人船員の訓練計画についてでございます。「第1期計画」で87人の養成という目標を立てておりまして、実績として87人の訓練を行ったということでございます。第5期には159名まで増やすということでございます。内数で、訓練のうち、自社船での実習が示されております。これは47名でございます。

最後の欄ですが、日本人船員の確保計画でございます。これは減らないことというのが認定の要件になっていたところでもありますけれども、計画開始時には1,050人が第1期の実績で1,084名ということでございます。「第1期計画」は1,087名ということで

したので、3名ばかり未達ということでございます。最終的に「第5期計画」では1,139人まで増加させるということでございます。

以上、見ていただいたところでありますけれども、第1期の終了時においては、計画開始時点と比較しまして、日本籍船については19隻、外航日本人船員は34名増加ということで、実施が行われているところでございます。

私からの説明は以上でございます。

【落合分科会長】 ありがとうございます。

それでは、ただいまのご説明につきまして、ご意見、ご質問等はございますか。どの点からでも結構だと思いますが、いかがでしょうか。

よろしいでしょうか。

それでは、特にご意見がないようですので、議題2につきましてはこのくらいにいたしまして、その次の議題3へ移りたいと思います。

議題3は「海事行政の報告」で、これも同じように事務局からご報告をお願いしたいと思っております。

【吉永企画室長】 では、まずは造船業の国際競争力の強化といたしまして、船舶産業課よりご報告申し上げます。よろしく申し上げます。

【今出船舶産業課長】 では、お手元の資料3-1に基づいて、ご説明させていただきたいと思っております。

1枚おめくりいただきますと、昨年、私ども国土交通省で成長戦略をまとめまして、その中で海洋分野に関しまして、造船力の強化を図るということで戦略を立ててございます。これをどう具体的に実施していくかを三井辨雄副大臣、市村大臣政務官主催のもとで、柘植綾夫芝浦工業大学学長に座長になっていただき、造船所の方々、船用メーカーの方々、海運、商社、金融機関、それから、経済と造船工学の大学の先生という方々で構成します新造船政策検討会を設置し、議論することといたしました。

ポイントとしては、2013年から2015年に相当需要の低迷が予想される中で、これをいかに乗り切るか。それから、海上輸送自体は、今後、長期的には伸びていくと見ておりますので、そういった中で、海事産業、造船産業をいかに国際競争力を確保していくかという点の具体的方策について議論をしようということでございます。

本検討会は、昨年12月に第1回会合を設けまして、本年6月末に報告をまとめる段取りで、大体月1回ペースで検討を進めさせていただいております。現在、検討をしている

最中でございますけれども、内容について、2枚めくるとございます「参考資料」に基づきまして、ご説明させていただきます。

まず、造船業の現状です。先ほど、井手局長からご紹介がございましたように、1956年から99年まで日本は世界でトップのシェアをとっていたのですが、2000年に韓国に抜かれまして、2010年は中国が世界で最大の造船国となりました。世界全体では2010年で9,600万総トンの建造量でございます。中国が3,600万総トン、韓国が3,100万総トン、我が国日本はこれまでで最大の建造量となっているのですが、2,000万総トンという状態でございます。これに対して船舶のストックの量は、右上の囲みに書いてございますように、世界の商船の船腹量合計で約8億8,000万総トンでございます。これに対して現在、世界の造船所が抱えております手持ち工事量が約3億総トンということで、今後、全体の3分の1の船が市場に出てくるということでございます。ですから、「山高ければ谷深し」ということで、需要が落ち込むのではないかとということが非常に懸念されておるところでございます。

一方、昨今の円高で造船の受注環境も非常に悪化してございます。こういった状況を踏まえまして、韓国、中国との国際競争に打ち勝って、我が国の造船産業が勝ち残るためにどのようにしないといけないのか。我が国の技術力、資金力を結集しまして、生産基盤を整備し、造船力を強化する具体策を現在検討しているところでございます。その具体的内容ですが、1枚おめくりいただきますと、まず、日本の強みを生かすということで、日本が持っております製品性能。特に燃費性能の良い船を建造する技術を持っておりますので、そういう技術の開発と、それをグローバルスタンダード化いたしまして、日本の持っている技術の強みを生かしていく取り組みを行っております。

もう一枚おめくりいただきまして、さらにビジネスチャンスの拡大を図るために、新事業分野、新市場への展開を図ってまいりたいと考えてございます。現在、大型のコンテナ船にいたしましても、燃費性能の良い船を生産できるのですが、年間に8隻とか10隻の建造契約といった、短納期大型契約の引き合いが出てくる中で、残念ながら、日本の一社一社の造船所は韓国や中国に比べて小さいということがございまして、大量ロット生産ができる状況にございません。ですから、生産ロットを拡大し、アライアンスを強化していく必要があるのではないかと。さらに、海洋海底資源の分野にも積極的に進出していく必要があるのではないかと。さらには、ブラジルやベトナムなどの新興国市場へ海上輸送、いろいろな海洋資源開発のプロジェクトが計画さ

れておりますので、こういう新市場の分野にも官民挙げて売り込みを図っていかないといけない。そのための方策を検討しているところでございます。

さらに1枚めくっていただきまして、韓国、中国との競争に打ち勝っていくためには日本の総合力をさらに強めていく必要があるということでございます。

左側の図にございますように、我が国の船主は、隻数ベースですが、9割は日本の造船所から調達してございます。日本の造船業もほとんどすべての舶用製品を日本の舶用メーカーから調達している。このように産業構造自体は海事クラスターということで強固な結びつきがあるのですが、これに、さらに国内のファイナンスを安定的に支援する仕組みなどを強固にしていく必要があろうと。そのために、日本の持っている資金力を活用していきたいという検討をしております。さらに国際競争のためのイコールフットイングを目指すということで、国際協力銀行の資金の活用を検討している最中です。

最後に、先ほどご紹介申し上げましたように、日本の一社一社の造船所が韓国等に比べて小さいということがございます。ここでは、生産の量的な問題だけではなくて、いろいろな種類の船舶を生産したり、海洋開発分野にチャレンジしていくためにも経営の規模の拡大が必要ではないかという視点で検討を行っております。「企業間連携」の促進と書いてございますけれども、単純な合併を指向するということではなく、各社の戦略に従い、多様な事業連携、統合を模索していくべきだということを、今、議論してございます。

さらに、造船業を長期的に発展させるためにはイノベーションを起こしていかないといけないということで、一番必要なのは人材、エンジニアの確保、育成ということでございます。これは大学を含めた高等教育機関だけでなく、産業界も一緒になって、どのように人材を確保・育成していくかを議論しております。

以上、雑駁でございますけれども、新造船政策検討会で議論している中身について、ご紹介させていただきました。

【吉永企画室長】　続きまして、内航海運代替建造対策といたしまして、内航課長よりご報告申し上げます。よろしく申し上げます。

【蝦名内航課長】　内航課長の蝦名でございます。資料3-2でございます。

初めに、内航の現状を軽く概括してみたいと思います。三、四ページめくっていただきますと参考資料がございまして、その1ページに「内航海運の概要」というのがございます。先ほど局長から申し上げましたとおり、内航海運は国内物流の3分の1、産業基礎物資の約8割を運んでおります。ただ、業界は約4,000事業者ございますが99.5%

は中小企業ということで、非常に零細な産業構造でございます。内航海運の特色といたしましては、「モーダルシフト」のところに書いておりますように、営業用トラックの4分の1ということで、CO₂には非常に優しい交通機関でございます。

2ページを見ていただきますと、荷主から元請オペレーター、二次・三次オペレーター、オーナーという形でピラミッド型の構造になっておりまして、中でもオーナーと言われる船を持っている船主は約7割が一杯船主と言われる零細な業界構造でございます。

3ページをお開きいただきますと、内航海運は全体的に輸送量がずっと落ち込んできておりまして、トンベースでピーク時の約34%、トンキロベースで24%減という状況になっております。

4ページは、そういう中での内航船の船腹量でございますが、青い棒が隻数で黄色いのがトン数でございます。トン数は横ばいでございますが、隻数はぐっと落ちてきておりまして、約5,600隻ございますが、全体的には平均トン数は大型化しておりますが、船腹量は長期に減ってきている状況でございます。

5ページ、円船料、運賃の水準でございますが、他の輸送機関に比べましても内航海運はかなり低いレベルでございますが、リーマンショックの前まで少し持ち直してきたのですが、またリーマンショックでガンと下がってきているという厳しい状況でございます。

こういう中で次の6ページでございます。

零細でかつ内部留保もなかなかできないという状況の中で老齢船の比率が急速に上がっておりまして、14年を超えるような船が72%という状況になってございます。

こういう状況の中で、先ほど局長のごあいさつの中でもご披露いたしましたけれども、7ページ「内航海運暫定措置事業」というのがございます。これは平成10年まで船腹調整事業という形で、スクラップ・アンド・ビルドでないと船はつukれないという規制をしておりましたが、規制緩和の中でそれが廃止されました。ただ、スクラップ権というものが金銭的な価値を持っておりまして、これを担保に金を借りて、何とか営業する、あるいは船をつくるということをやっておりましたので、いきなりなくしてしまいますと、地域の金融機関も厳しい、あるいはオーナーさんの経営も成り立たないということで、暫定措置事業に移行いたしました。この仕組みは、その絵のところにありますように、「(A) 納付金」、新しく船をつくる方から納付金をいただき、スクラップする方、船をつぶす方、「(B) 交付金」ということで交付金をお支払いし、退出していただく、あるいは船をつぶしていただくという仕組みでございます。そこにグラフがございますけれども、スクラップのほ

うが当初、平成10年に制度が発足し、すごい勢いで出たわけですが、上の建造のほう
が100隻に満たないペースでございましたために、払うお金が多くて収入が少ないという
状況にありましたので、借入金をして何とかBの交付金を払ってきたということがござい
ました。現在、制度を運用しております内航海運組合総連合会には約700億強の借入金
残高、要は返済額がたまっている状況になっておりまして、この返済をどうしていくの
かというのが一つの課題になっているということでございます。

前の本体のほうの資料に戻っていただきまして、1ページです。こういう状況を踏まえ
まして、「内航海運代替建造対策検討会」を、今日はお見えになっておりませんが、竹内先
生に座長になっていただきまして、関係の皆様で昨年11月から検討会をやってまいりま
した。ここは、先ほどの暫定措置事業をできるだけ早期に解消していくべきだという、規
制改革分科会の指摘を受けまして、暫定措置事業をできるだけ早期に解消していくための
検討を進めていくことにしましたが、ただ、暫定措置事業は膨大な借金がございまして、
この借入金を返済していくのは代替建造を促進し、納付金収入を上げていくことが一番実
現可能性の高い施策であるということで、代替建造の促進をするということをあわせて検
討していくということで、この検討会をつくらせていただきました。

3月15日に大枠の方向性を取りまとめたところでございます。それが2ページでござ
います。内航海運の位置づけは基幹的な輸送機関でありますので、今後とも必要なサービ
スだという位置づけですが、老朽化が非常に進んでおりますし、他方で極めて零細性の高
い産業構造であります。右のほうにございますけれども、将来の輸送量、船腹量を推計し
てみますと、GDPの伸び率に合わせて連動させて、上位、下位のケースで推測してみま
すと、輸送量は上位で1%、下位で10%減、船腹量も9%から18%減ということで、
将来的に輸送量は全体的に減っていくし、船腹量はさらにそれ以上に減っていくだろうと
いう状況でございます。そうした中で代替建造を促進していくことについて見ますと、一
つは競争力を強化していくという柱、それから、環境の性能が非常にいいということで、
環境産業ということでモーダルシフトなどをはじめとして、環境に適合していく、そうい
う環境産業へ脱皮していくという方向性が重要だろうと。

もう一つは、アジアなどに目を転じてみますと、インドネシア、インドをはじめとして、
国内の内航海運産業を発展させていこうという動きがございまして、むしろ、そういうと
ころに日本の内航のシステムをどんどん展開していく、そういう形の発展の方向もあるの
ではないかということでございます。

それから、暫定措置事業の早期解消として、納付金、交付金をどのような水準で設定していくかという4つの方向性を示していただいております。

競争力の強化という観点では、中小の一杯船主が多いという産業構造の中で、グループ化という形でオーナーさんが集まって、スケールメリットを発揮してコストの削減を図る、あるいは代替建造を進めていくという方策、そのためのいろいろなインセンティブ措置、規制緩和という支援をしながら、そういうことを進めていくべきだということ。

もう一つは、中小の造船業もできるだけ安くて質のいい船を提供していただくということで、例えば標準化という形で、できるだけコストの安い、モジュール化されたような船を開発していただくような取り組みが必要だろうということで、中小造船業のほうのイノベーション対策も重要だろうと。

環境産業という面で見ますと、船そのもの、単体の環境性能を上げていくということで、参考資料の10ページにもつけさせていきたいと思いますけれども、我々は「スーパーエコシップ」と呼んでおりますけれども、電気推進のタイプの船を開発していく。それから、モーダルシフトということでトラックから海運を利用していただくような輸送システムにもっと力を入れて推進していくということ。

3番目の柱で新たな需要構造への対応ということで、先ほどの輸送需要の見通しでもありましたように、輸送そのものはかなり減っていく中で船腹の需給をある程度引き締め、かつアジアへも目を向け、中古船の売買も促進する、あるいは環境にいい、効率のいい日本の内航のシステムを海外にも展開していくという形で発展をしていく方向性を探っていく、こういうビジネスモデルを考えていく方向性があるのではないかとございます。

それから、暫定措置事業につきましては、平成27年度をもってスクラップをするときにお支払いをする交付金は対象船がなくなりますので、そういう意味では支出がなくなりますから、その後は現存の納付金による収入によって返済をしていくことは可能です。したがって、その納付金の収入が上がるようにしてあげる。つまりは、船舶の代替建造が進むように、今、上で挙げましたようないろいろな産業構造の改革、あるいは支援制度をやることによって、船舶の代替建造を進め、それによって納付金の収入を上げていく、ということで暫定措置事業の解消も図っていくことが必要だろうという方向性を検討会としては取りまとめていただきました。

今後、これを踏まえまして、個別の対策の具体化に向けて取り組んでまいりたいと思っ

ています。

以上でございます。

【落合分科会長】 ありがとうございます。これでご報告は終わりですね。

それでは、今までのご報告が2件あったわけですが、これにつきまして、ご意見、ご質問等をいただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

【鎌田委員】 東大の鎌田でございます。

目先のすぐやらないといけないことは当然、やらないといけないと思うのですが、少し中・長期を考えると「成長戦略」とか、「イノベーション」とか耳ざわりのいい言葉だけに惑わされないで、もうちょっと足元を見て、きっちり議論してほしいなと思っております。これから人口も減ってきますし、経済も右肩上がりということは難しいので、どうやって成熟していくかというところかと思っておりますので、ぜひ、そういう視点でよろしく願います。

例えば、同じ国交省でも国土審議会の長期の検討で、2050年という資料を見たら、結構衝撃的ですので、そういうことも少し視野に入れて、その中で船舶海運、造船業がどうあるべきかという視点でご議論をよろしく願います。コメントでございます。

【落合分科会長】 ありがとうございます。

ほかにもございますか。

【浅野委員】 前の任期の分科会にも出ていたのですが、ここ数年、議論があまりドラチックに変わっていないのです。解決できない問題は先送りという感じになっていて、どうも出口が見えなくなっているのではないかとこのことを心配します。

産業界、特に消費財のサプライチェーンの管理は徹底してしまして、そこでコストダウンを図ったときにモーダルシフトという声はどこにも聞こえてこなくて、生産拠点を都市の近郊に置いて、POSレジから出た消費傾向が即、生産拠点にはね返ってきて、在庫ゼロで流通ができてくるという話ばかり聞こえてくるんです。それは一般の消費財で、このモーダルシフトがきく場合、もっと上流の生産財なんだろうね。鉄鋼、石炭とかの素材関係。ただ、日本の産業の効率化が進んで、モーダルシフトをしなくても効率化できているということは一体どうなんだろうということを考えてみると、きっと、できるところのシフトはもう済んでいて、これから頑張るやるシフトというのは、ぞうきを絞り切ったところをまた絞るような話があるのか、あるいは環境のキーワードで、そっち側にシフトしなければならないという話から出てくる話題か、何かそんな感じの、ちょっと平常で

はいかないような話題を強引にモーダルシフトに向けるような話が起きているというのが主なところなのかなという印象があります。

ということはどういうことかという、日本の内航海運も外航海運も将来、どういう格好で存続させて、どういう役割を担うのかというグランドデザインをまず想定し、その中で最適化を考えていくしかないのであって、過去の総トン数や総輸送量を維持することは、そこまで戻って維持することは困難な状況になってきているのではないかと思います。

だから、土俵をどこに設定するのかということ、過去に設定すると、もうどうにも取り返しがつかないような状況になったりすると、将来から土俵を持ってきて、そこで議論するしかなくなっているのではないかと思います。そういう検討が行われているのだと思いますが、もう少しそういうものを表現する方法を少しお考えおき願わないと、みんなの関心が内航、外航、特に海運業界に向かってこないのではないかと心配するというのが1点です。

それから、よく内航海運のことを考えると、港がどうのこうの、港からのフィーダーの道がどうのこうの、トラック輸送がどうのこうのという話が出てきて、そこで議論が終わってしまうのです。問題点を指摘するだけで終わってしまってもしょうがないので、特に外航の大型コンテナ船をやってみると、日本の中で外国の競争力の高い港に匹敵するような港をどこに持っているのか、どこに港があるのかというと、数えるほど港がない。そこで大型船舶を建造しなければならないというニーズはきっと出てこないです。そうすると、港もつくらなければならない、輸送も考えなければならない、港に集まるような国際的な輸送のチェーンをつくっていかなければならないという部分は、国内から国外に目を向けた政策的な対応をどうやってとるのかという議論に発展していくと思うんです。それが局所的な問題点の視点だと先が見えてこないで、もう少し省を横割りというのでしょうか、横断的に問題点を出し合って、どういうところに目標を置くのが適当なんだろうかという議論をしっかりとやり直さなければ、先が見えてこないような気がするわけです。

国際競争力と同じような土台につかせるためにはトン数税制もいいんだと思います。ただ、トン数税制だけで産業界は元気づくわけではなく、別な意味の税制優遇とか、補助政策などで簡単に元気づくわけではなく、将来、どこを業界が担ってもらいたくて、それにはどの程度の枠組みを国として提供できる、国全体の産業として提供できる、だから、その範囲で頑張ってくれということを示さなければ、業界はその日限りで条件のいいところに目を向けているばかりでは、明日はあってもあさってがないという感じになってくる

というのが今のところではないかと思えます。

だから、そこら辺、顔を一回ごしごしと洗って、見方を変えて見るようなことをほんとうにやってみないといけないのかなという気がするし、それは海運だけの話でなくて、海事局だけの話でなくて、港湾局、道路も一緒になり、鉄道とかほかの輸送手段を抱えているところが一緒になり、国際へ目を向けた場合、いろいろな情報を収集するというをやって、そういうことの寄せ集めで、海運が置かれる状況と、そのための望ましい政策をしぼり出すことができれば、それが現実的な政策になってくるような気がするんです。そんなことができたらいいなと思って聞いていました。

【落合分科会長】 ありがとうございます。

ほかにご意見、ご質問等ございますでしょうか。

私からも1点、特に内航海運の部分ですが、内航だけ見て議論しているという点は既にご指摘もあったかと思いますが、日本国として陸上運送、海上運送、航空運送をどういう姿に維持するのかという、まさにそういう意味でのグランドデザインの策定があった上で内航海運のあるべき位置づけ、すなわち、交通政策全体の中において内航海運というものがこういう役割を果たすべきであるということがありますと、かなり前向きな議論も出てこようと思います。しかし本日の報告では、そういう観点からすると、不十分であり、全交通運輸政策のあり方というものを踏まえて内航を位置づけるという視点が必ずしも明確には出ていない。したがって、表現は悪いのですが、ややタコつぼ的な議論になっているのではないかと思います。

それから、交通政策審議会が海上、陸上、航空のすべてカバーする全体的・総合的な交通政策を議論する場であるとするならば、あるべきグランドデザインをいかに構築するかの議論も並行して行いつつ、それをもとにそれぞれの内航海運、外航海運、あるいはその基礎になる造船を位置づける作業が必要ではないかと思われます。したがって、場合によっては、各分科会が合同した形での議論をやってもいいのではなからうかと思えますので、その辺のところをご考慮いただければと思います。

それでは、ほかにご意見ございますか。

特になければ、議題3につきましてはこのくらいにいたしまして、議題4へ移ります。「東北地方太平洋沖地震への対応等」であります。これも担当課のほうからご報告をお願いいたします。

【瀧本総務課長】 総務課長の瀧本でございます。

資料4に沿いまして、東北地方太平洋沖地震への海事局の対応等ということでお話ししたいと思います。

資料の1ページでございます。本日、地震が発生して14日目になりました。3月11日、金曜日の14時46分に三陸沖で地震がございまして、気象庁の発表が、マグニチュードが増えまして9.0ということで、1900年以降、世界で4番目の大地震と言われております。宮城県の栗原市で震度7ということでございますが、東京でも、震度5強でございます。14時49分に大津波警報が出まして、こういった時間で、検潮所で観測されております。宮古が4.0となっておりますが、別の所では8.5メートル、あるいは大船渡でも8.0メートル以上というデータが観測されています。

現在、今日の正午の時点でございますが、お亡くなりになった方が9,700名、行方不明の方が1万6,500名、負傷者が2,800名ございまして、避難の方がピークで45万人、現在、二十数万人の方が避難をされている状況でございます。

阪神・淡路大震災の記憶が新しいわけですが、海溝型、原子力発電所の話、あるいは大津波ということで被害が拡大している状況でございます。

こういったことを受けまして、政府全体では、すぐ緊急参集チームの協議が開始されまして、緊急災害対策本部が設置され、第1回の本部が開かれまして、24日までに合計13回、政府全体では緊急災害対策本部を行っているところでございます。

それと、国土交通省といたしましても、同じように緊急災害対策本部を設置いたしまして、昨晚までに23回、本部が行われている状況でございます。

2ページにフェリーによる災害復旧状況が出ておりますが、その前に、国交省として、きわめて多数の人命と莫大な資産が一瞬のうちに失われるという未曾有の災害に対しまして、人命救助を第一義といたしまして、被災者の救援・救助、陸、海、空にわたる緊急輸送路の確保に全力を挙げてきたわけでございますが、引き続き、救難・救助、被災者生活の支援、物流の確保、道路、港湾、空港、鉄道、河川等の所管施設の復旧、住宅の確保、被災自治体の支援等を強力に進めまして、被災地域の復旧・復興と被災者の生活の安定に総力を挙げて取り組むという方針のもとで行っているところでございます。

その中で海事局の取り組みでございますが、2ページにございますように、まず、太平洋岸の港が震災直後は開きませんでしたので、日本海側のほうに自衛隊の要請等がございまして、フェリーの5社が協力いたしまして、輸送をこういう形でやってきたということでございます。あるいは、北海道警、消防などの要員も運んだわけがございまして、1万

人を超える要員、3,500台の車両を輸送してきたわけです。

3ページでございますが、油が足りないということで、当初、日本海側ルートで延べ78隻、燃料油30万キロリットル等の輸送をいたしまして、21日から、港が「啓開」という言葉を使っておりますが、開いていたり、あるいは海上保安庁の調査も進みまして、こちらの港で延べ5隻、燃料油8,000キロリットル、380トンを送ってきたところでございます。

それから、「その他の対応について」ということで、航海訓練所練習船の派遣による被災者の支援というのがございます。航空訓練所は5隻、船を有しておりますが、そのうち銀河丸が20日夕刻に宮古に入港いたしまして、生理食塩水、軽油等を搬出いたしまして、病院等に届けられているということでございます。それから、避難所の被災者の方々に船内での焚き出し、入浴支援等を実施しております、22日も行いまして、本日、東京向けに出航をしております。

それから、帆船の海王丸でございますが、帆船は閉じまして、小名浜港に入港いたしました。これも21日から被災者に対しまして炊き出しを実施いたしました。それから、被災者の方を船の中に受け入れて、食事、入浴等を提供しております。原子力発電所の関係者も受け入れているところでございます。

それから、「申請手続き等の特例措置」ということで、海技免状、船舶検査、雇入契約、そのほかいろいろございますが、そういった申請手続きにつきまして、弾力的な運用をやっているところでございます。

それから、福島原発沖の航行禁止区域の拡大によりまして、沿海区域が遮断された場合に、緊急避難的対応としまして、航行禁止区域を迂回航行できるという弾力的措置も行っているということでございます。

5ページは海事関係の被害状況でございます。旅客船の被害状況、造船所の被害情報です。字が小さくて申し分けございませんが、津波によって大変な被害を受けているということでございまして、そこに所在しております旅客船会社、あるいは造船所が壊滅的な被害を受けているところでございます。一部、こういった中でも限定的な運航再開をしているところもございますが、いまだに再開できていないところが多いでございます。

それから、造船所につきましても、復旧に向けて作業を開始しているところでございますが、今後、復旧措置、あるいは復興措置に対しまして、予算あるいは税制という措置を政府で検討し、補正予算等に向けて動いてきているのが現状でございます。

甚だ簡単でございますが、以上でございます。

【落合分科会長】 ありがとうございました。

では、ただいまのご報告につきまして、ご質問、ご意見ございますか。

【渡辺委員】 渡辺と申します。

冒頭に、今回の分科会では、時間の関係で船員税制の議題がなくなっておりますが、こういう震災の中で船の果たす役割は非常に重要だと思いますので、船員税制について引き続き検討する場をぜひつくっていただきたい、という要望を申し上げたいと思います。

それで、東北地方太平洋沖地震への対応について、幾つかお聞きしたいと思います。

1点目は、まだ被災状況の全容がわからないと思うのですが、人の命は何よりも大切だと思いますので、特に船舶にかかわっている方々の、例えば、お亡くなりになられた方や行方不明の方とか、人にかかわるような現時点での状況がもしわかりましたら教えていただきたいと思います。

2点目は、福島原発との関係で、イメージとして、陸上への放射線関係のモニタリングは非常に進んでいるような気がするのですが、海の関係のその辺のデータ開示の部分が若干弱いのではないかと思いますので、陸だろうと海だろうと状況は一緒だと思いますから、その辺が実際にデータ上、海のほうではどうなっているのか、もしわかれば教えていただきたいと思います。

3点目は、私、たまたま交通運輸関係の組合のまとめ役もやっていますが、海の関係でいいますと海員組合という組織がございます。海員組合さんは現在、沿岸地方の6つの支部が津波で全部壊滅をしているという状況の中で、労使で力を合わせながら安否の確認を急いでいます。津波で6カ所全部、組合事務所が全滅しているということで大変苦勞していますが、拠点をつくりながら被災支援や状況把握に努めているということをご紹介したいと思います。

以上です。

【落合分科会長】 どうもありがとうございました。

ただいま3点のご質問があったわけですけれども、この3点につきまして、もし、直ちに答えられるものがあれば、いかがでしょうか。

【山本運航労務課長】 運航労務課長の山本でございます。

1点目の人的被害の点についてご説明させていただきます。まだ全体像を把握しきれていない部分もございますが、まず、資料の方で船舶の被害の話、あるいは旅客船の運航再

開の話に記載させていただいております。旅客船については、東北地方の太平洋沿岸は一部の離島航路、あるいは観光船の事業というところに被害が出ているのですが、季節もあって、運休中のところが多かったということで、お客さんを乗せて運航中の船舶が被害を受け、船員さん、あるいは乗客の方が被災したという情報は今のところ得ておりません。ただ、会社によっては、陸上にいた船員さん、あるいは陸上要員の方が数名行方不明だという話は聞いております。

それから、業界の方で今調査段階の数字となりますが、内航の貨物船では、船員さんの死亡が3名ほど報告されているというお話を聞いています。まだ安否不明な方等その他にもいらっしゃるようです。

【坂下安全・環境政策課長】　　続きまして、福島原発の関係で海上のモニタリング情報が少ないのではないかというご質問でございました。陸上と異なりまして、モニタリングポストが海上にあるわけでもないということで、必然的に得られる情報は限られているというところは残念ながらいたし方ない現状という状況でございます。他方、海水の汚染の状況等についても、入ってくる情報は逐次、政府全体の中で公表させていただいている状況でございます。

また、海上を航行する船舶の安全の確保という観点からは、海上保安庁の航行警報によりまして、陸上と同じように20キロ圏内に避難指示、あるいは30キロ圏内の屋内退避にあわせて航行警報を出させていただいております。さらに、海上保安庁のほうでは、実際に船会社の方々にはより安全に余裕を持って、もう少し外側を航行していただくようという指導をさせていただいて、乗組員の方々の安全には十分配慮をした指導を行っているのが現状でございます。

【落合分科会長】　　第3点は現状の報告みたいなお話でしたね。

【渡辺委員】　　はい。

【落合分科会長】　　それでは、今のような回答でよろしいでしょうか。

【渡辺委員】　　はい。ありがとうございます。

【落合分科会長】　　ほかにもございますか。

特になければ、用意いたしました議題はすべて終了ということになります。

それでは最後に、事務局から連絡事項がありましたら、お願いしたいと思います。

【吉永企画室長】　　本日はお忙しい中、ご出席を賜りまして、まことにありがとうございます。ありがとうございました。

本日の配付資料につきましては、そのままお持ち帰りいただきましても結構でございますし、机の上に置いておいていただけましたら、後ほど、私どものほうからお送りさせていただきますと思います。

なお、次回をいつにどの具体的な日程については、今はございませんけれども、開催の際には事務局から連絡しまして、日程調整をさせていただきます。事務局からは以上でございます。

【落合分科会長】 それでは、交通政策審議会第21回海事分科会はこれで終了したいと思います。どうもありがとうございました。

— 了 —