

平成13年3月27日

交通政策審議会海事分科会

開 会

海事局総務課長

それでは、定刻となりましたので、審議会を開催させていただきたいと思えます。

一名の委員がおくれていらっしゃるようですが、きょうは9名の委員のうち8名の委員の御出席をいただく予定になっております。

これから第1回の交通政策審議会海事分科会を開催させていただきますが、本日は、皆様大変御多用中のところ御出席を賜りまして、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の総務課長の本保でございます。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ので、どうぞよろしく願います。

海事局長挨拶

海事局総務課長

初めに、海事局長より挨拶を申し上げたいと思えます。

海事局長

海事局長の谷野でございます。

本日は、年度末の大変お忙しい時期にお時間をちょうだいいたしまして、ありがとうございます。感謝を申し上げます。

私ども海事局は、ことしの1月6日に国土交通省の発足とともに誕生いたしました新しい局でございます。海運、船員、船舶、この三つの分野を統合した形で一つの局として取りまとめていくことに相なった次第でございます。今、国の行政機関に求められていることは大変たくさんあると思えますが、我々はその一つ一つに対し真摯に対応していきたいと考えております。

新海事局の誕生でどんな行政に力を入れていくのかというときに、いつもテープレコーダーみたいに同じことを言うことにしております、内部事情をばらしますと、いつも我々は、この三つの局の集合体で横の連携を保ちながら仕事をしているものですから、課の数で言いますと17ぐらいございまして、職員の数も300人、地方を入れますと2,000人ぐらいと大変大世帯でございます。そういったことで率先垂範して意思の疎通を図ることにしておりまして、そういう中から生まれた、これから申し上げる四つの柱を中心にして海事行政をつかさどっていきたく、こう思っております。

一つは、昨今の経済情勢に照らして、もともと日本の基幹産業であります海事産業の活性化を図ることで経済復興に寄与できないかということでございます。ポイントは、特にこの局の特徴として技術行政も抱えた形でやっておりますので、とりわけ今日本の産業の中で弱体化していると言われております産業技術力の回復に向かって少く努力をしないといけないのかなと、こんなことを思っております。これが一つの柱でござい

ます。

二つ目の柱は、海事産業から生み出すもの、アウトプットするものが今の世の中の動きに照らしてどんな貢献をなすものなのか、そこを考えながら行政をやっていくということかと思っております。すなわち、社会経済的なニーズの中で求められるものを海事産業の中からぜひ的確にアウトプットしていけるように努力をしたいというのが第2点目の柱でございます。

第3点目の柱につきましては、これは行政の柱というよりは特徴と申し上げた方がいいかと思いますが、海事産業は、海運にしましても、造船にしましても、船員にしましても、いずれも国際的な枠組みの中で活動いたしております。したがって、国土交通省の中では極めて国際的な関連の中で仕事を営んでいくという特徴を有しておりますので、国際的な要請にきちとこたえられる行政施行をしなければいけないと思っております。一つ二つ例を申し上げますと、今、地球的規模で考えられております安全問題でありますとか、地球環境保全の問題でありますとか、こういったテーマに対し海事行政の中で答えを出していくということだろうと思っております。

4本目の柱は、これまでの3本がどちらかという産業行政を介しているいろいろ考えていくテーマだということに比しまして、一般の国民の方々が直接国民の経済社会活動に触れながら我々が行政をしていく分野として、マリナーとか、海事思想の普及でありますとか、そういった視点からの行政にも力を入れていきたいと思っております。

年度末ぎりぎりになりまして、本日、法案の提案がようやく認められたわけでありませんが、プレジャーボートの登録制度。これは、不法係留問題でありますとか、大変高価になってまいりましたボートの二重売買の防止でありますとか、こういった観点から、まだ認められておりませんが、所有者を確知する登録制度などを新しい行政の柱として出しております、こういった行政手法をベースにしながら海事振興あるいは海事レジャーの健全な発展というものに取り組んでいきたいと思っております。

以上4点を柱にしまして、我々はこれから一致団結をして、特にスピード感のある、しかも透明性のある行政を施行していきたいと考えております。

つきましては、交通政策審議会という形で省庁の統合により新たに発足した審議会の中で、この海事分科会において、今申し上げました行政の柱について、今後数々の御提言あるいは御示唆、御支援を賜ってまいりたいと思っておりますので、ひとつよろしく御協力、御支援のほどをお願い申し上げたいと思います。

本日の分科会におきましては、せんだって審議会が開かれましたが、その際国土交通大臣より諮問をされております、運輸施設整備事業団が徴収いたします中小造船業対策にかかわります中小造船事業者からの納付金の納付金率を定めるということについて御審議をお願いしたいと思っております。せっかくの機会ですので、昨今の造船業にかかわる状況等も御報告をさせていただきたいと思っております。

お忙しい中、まことに恐縮ですが、どうかよろしくお願い申し上げます。

海事局総務課長

それでは、お手元の資料を確認させていただきたいと思っております。

クリップを外していただければ確認がしやすいかと思っておりますが、議事次第のほか、資料1番から7番まで番号を付したものと参考資料がお手元に配付されているかと存じま

すが、いかがでございましょうか。

委員並びに国土交通省出席者紹介

海事局総務課長

それでは、今回は海事分科会としての初めての会合となりますので、本日御出席の方々につきまして、役職名は省略させていただく形でお名前の御紹介をさせていただきたいと思えます。

委員の紹介

分科会長互選

海事局総務課長

次に、議事次第2の分科会長の互選になりますが、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になっております。

どなたか御推薦をお願いできますでしょうか。

委員、お願いいたします。

委員

大変御多忙中のところ恐縮とは存じますが、造船・海運界にも関係が深く、幅広く御活躍中の委員をお願いしてはいかがでございましょうか。

海事局総務課長

ただいま委員から委員に分科会長をとの御提案がございましたが、他に御推薦はございますでしょうか。

他に御推薦がなければ、委員に分科会長をお願いすることによろしいでしょうか。

〔「異議なし」の声あり〕

海事局総務課長

どうもありがとうございました。

それでは、皆様御異議がないようございまして、委員に分科会長をお願いいたします。

委員、分科会長席によろしくお願い申し上げたいと思えます。

それでは、分科会長に御挨拶とその後の議事進行をお願いいたしたいと思えます。

よろしくお願いいたします。

分科会長

ただいま皆様から御推挙いただきましたでございます。

海事分科会の会長ということで大変大役でございますが、皆様の御協力と御支援をいただきまして務めさせていただきたいと存じておりますので、よろしくお願いいたします。

先ほど御紹介がりましたが、私は平成 10 年から海運造船合理化審議会の会長として海運・造船に関する議論に参加してまいりました。先ほど海事局長からお話でしたが、我が国経済の基盤を支える海事関係の皆様にも一層元気を出していただけるように、また、交通政策審議会で課せられた 21 世紀にふさわしい交通システムの確立という大きな期待にもこたえるため、この分科会の役割が十分に発揮できるよう、非力でございますが努めていく所存でございますので、よろしく皆様の御協力を賜りますようお願い申し上げます。

どうぞよろしく願いいたします。

平成 13 年度の納付金率について

分科会長

それでは、議事に入りたいと思いますが、議事次第第 3、当分科会に審議をゆだねられております、諮問第 1 号の運輸施設整備事業団法附則第 14 条の規定に基づきまして国土交通大臣が定める平成 13 年度の納付金率の審議に移らせていただきます。

諮問及び諮問理由につきまして、事務局より説明をお願いしたいと存じます。

海事局造船課長

海事局造船課長の富士原でございます。御説明させていただきます。

資料 2 に諮問書がございます。朗読いたします。

交通政策審議会への諮問について

運輸施設整備事業団法附則第 14 条第 5 項に基づき、下記事項について諮問する。

記

諮問第 1 号

運輸施設整備事業団法（平成 9 年法律第 83 号）附則第 14 条第 5 項の規定に基づき国土交通大臣が定める平成 13 年度の納付金率について

諮問理由

平成 13 年度の納付金率を定めるに当たり、運輸施設整備事業団法附則第 14 条第 5 項の規定に基づき、交通政策審議会の意見を聞く必要があるため。

ということでございます。

先ほど局長の谷野からも説明がございましたが、中小造船業対策として実施してまいりました中小造船所の買収に係ります残存事業者の納付金、負担金でございますが、その率を定めるに際しまして、当審議会の意見を聞いて国土交通大臣が定めるということになってございまして、その答申をいただきたいということでございます。

引き続き説明してよろしゅうございましょうか。

分科会長

お願いいたします。

海事局造船課長

それでは、説明させていただきます。

お手元に資料 3 から資料 7 まで資料がございます。資料に従いまして御説明をさせていただきます。

まず、「造船業について」という資料3がございまして、これは大ざっぱに中小造船業について御説明をしたいという資料でございます。

表紙をめくっていただきまして、「我が国造船業の事業規模について」ということで概略書いてございますが、全体で造船事業者数は約1,200社でございます。労働者数として8万人余りでございますが、これが大ざっぱに言いますと外航船を中心といたします大規模な造船事業者と、内航船、大型漁船あるいは小型の近海船というような船を対象とします中小造船事業者、さらにそれより小規模の小型漁船、作業船、FRP船等をつくっております小規模の造船事業者というふうに大別することができようかと考えてございます。

1,200社あるわけでございますが、大規模な造船事業者は極めて少数でございます、この少数が大きな売り上げを上げているわけでございますが、中小造船事業者、内航船、近海船をつくっておりますクラス以下が現在非常に厳しい状況になっておるわけでございます。その背景には国内経済の低迷等、その他構造的な問題もあるわけでございますが、この部分について中小造船業対策としてこれまで各種の対策を打ってきたという状況でございます。

運輸施設整備事業団が現在行っております中小造船事業者の造船所の買収等の業務につきましても、中小造船業対策の需給対策の一環として行われたものであるということでございます。

続きまして、中小造船業の現状について御説明を申し上げます。

資料4をお開きいただきますと、「中小造船業をめぐる環境の変化と対策の概要」ということで概略をまとめてございます。これに沿って御説明申し上げますが、中小造船業をめぐる環境は近年非常に大きく変化してまいりました。

左側に「近年の環境の変化」ということで4項目にまとめてございますが、一つは景気の低迷ということでございます。当然のことながら荷物が動かなくなるということ。それから内航物流構造の変化というのがございまして、これは内航貨物の大宗を占めております基礎素材産業で非常に大きな再編が現在進行してございます。あるいはコスト削減のための輸送形態の変化。共同輸送等の変化が起きているということでございます。いずれにしても物流コストの低減を通じてコスト削減を図っていくということでございますので、当然のことながら荷動きの減少につながっていくという状況が生まれているということでもあります。

そのような状況の中で、当然船腹過剰がそれに伴って起きてくるということでございまして、運賃、用船料が低下し、内航海運事業者の経営が圧迫されていくということでございます。その内航海運事業者に依存しております中小造船業はおのずから非常に厳しい経営になっているということでもあります。

もう一点下に書いてございますが、船舶建造資金の調達の困難化ということがございまして、全般的な金融機関の貸し渋りという状況が数年来発生しているというのが1点。それから、規制緩和に関連いたしまして船腹調整制度を廃止したわけでございますが、これに伴いまして営業権の喪失ということで企業信用力が低下しているということで、新たに船舶を建造しようとするときに、その資金の調達がなかなかできないという状況も生まれているということでもあります。

さらに漁船につきましては、御高承のとおり一般的に国内漁業は非常に厳しい状況にあるわけですが、さらにマグロ漁船の減船等によりまして漁船の需要は底ばい状態が続いているという状況であります。

以上のような状況の中で中小造船業がどういう影響を受けているかということですが、短期的に非常に急激な建造需要の減少に直面したということでありまして、仕事量が減少し、技術基盤あるいは経営基盤が著しく脆弱化している。長期的に見ましても内航物流構造の変化という構造的な要因を含んだ需要の減退ということでありまして、長期的にも建造需要は従来のような規模にはならないと見込まれるという状況であります。

具体的に、次のページを見ていただきますと最近の状況が数値で示されてございます。

生産動向でございますが、「中小型船の建造量」という箱がございまして、平成4年度から11年度までの実績が書いてございますが、平成9年度以降、隻数、総トン数ともに激減しているということでありまして、平成11年度について見ますと、5、6年前になります。平成5年度ごろに比べますと隻数、総トン数ともに3分の1くらいまで減少しているということでありまして。

下のグラフはアンケートベースであります。平成12年の状況まで入ってございまして。これを見ていただきますと、平成12年になって若干上向きの傾向が見えてきているということでありまして。ただ、いずれにしても数年前のレベルに比べますと非常に低い状況になっているということでありまして。

手持ち工事を調査したわけですが、現在内航船を建造している造船所が約80社ございますけれども、そのうち去年の1月時点では63社が全く手持ち工事が無いという状況であったわけでありまして。それがことしの1月時点では50社。大同小異と言えなくもないわけですが、若干改善のきざしはあるものの、依然相当数の会社が仕事がない状況に陥っているということでありまして。

次のページに参りまして、当然のことながら経営状況も厳しいわけでありまして、売上高ベースで見ますと、これは修繕業も含んでおりますので新造船の量ほど顕著ではございませんが、それでも平成5、6年度に比べますと半分くらいまで落ち込んできているということでありまして。利益率についても営業利益率がほとんどゼロに近い状態になっている。これが中小造船業の現状でございます。

1ページ目に戻っていただきまして、これに対してどういう対策を講じてまいったかということでありまして。

大きく三つに分かれてございまして、一つは技術基盤あるいは経営基盤あるいは生産規模の適正化というようなどころございまして、これにつきましては、平成10年から、中小企業近代化促進法に基づきまして構造改善を実施してまいりました。この枠組みの中で、事業の共同化に対する税制上の支援でありますとか各般の支援を行ってまいったわけでありまして。それと並行いたしまして、「旧造船業基盤整備事業協会」とございまして、造船設備及び土地の買収制度を発動させまして、これによって撤退する造船事業者が撤退しやすい環境をつくる。ある意味ではセーフティーネットでございます。これがきょうの諮問にかかる制度でありまして、詳細については後刻御説明を申し上げたいと思っております。

また、中小企業近代化促進法は平成 12 年度で廃止になりましたので、その後継といたしまして中小企業経営革新支援法が制定されてございます。これに対する業種指定も既に行ってございまして、平成 13 年度からはこの枠組みの中で中小造船業の対策を講じていきたいと考えております。

一方、仕事が減っているという状況の中で雇用対策が非常に重要でございますので、雇用調整助成金の交付ということで、平成 10 年度から対象業種としてございます。これにつきましては相当の雇用調整助成金を交付してまいりましたけれども、引き続き雇用の安定、最低限の雇用を確保していくという措置を講じていきたいと考えているわけでございます。

それから信用補完ということでございまして、中小企業信用保険法に基づきまして中小企業に対する信用補完が行われているわけでございますが、平成 10 年に特別の業種指定を中小造船業は行ってございまして、限度額を倍額化しておるわけでありましたが、これとあわせまして平成 9 年には、例の中小企業貸し渋り対策ということでさらに別枠も設定されてございますので、中小造船業につきましてはこれらの措置を受けることができることになってございます。

これが中小造船業対策の現状でございますが、それではこれから一体中小造船業はどうなるのかという見通しをつくっておりますのが資料 6 でございます。「中小型船の建造需要の見通し」ということでございます。後ほど納付金率を決定する際にこの需要見通しが必要でございますので、その意味もございまして作成したものでございます。概略を御説明申し上げます。

1 ページ目に建造需要見通しの全体のダイアグラムが書いてございます。上から参りますと、主要産業の将来展望ということでございまして、これは長期的な GDP の伸び率等を勘案いたしまして、将来の産業がどうなるのか、日本の経済がどうなるのかということベースをいたしまして海上輸送量を予測いたします。これは特定の時点の輸送量を予測するというものでございまして、この需要見通しでは 2005 年と 2010 年の両年につきまして、内航・近海船別、それから基本的には品目別に輸送量を予測してございます。

この輸送量とこれを輸送いたします船腹量との間には当然相関関係がございますので、その相関を分析いたしまして必要船腹量の予測をしております。これは 1 万総トン未満の船について必要船腹量を予測するという作業を行ってございます。

そういたしますと 2005 年と 2010 年時点に必要な船腹量が計算されます。2000 年の船腹量をベースといたしますと、今後 5 年間に必要な船腹量の増加量がこれから計算されます。あるいは 2005 年から 2010 年までの間に必要な船腹量の増加量が計算されるということでもあります。

一方で、この期間を見ますと、当然のことながら老朽船は解体され、あるいは売船されて国内市場から撤退していくということでございまして、必要船腹量の増加量に解体量あるいは喪失量を加えたものが、この間のある意味では新造船の需要量と計算されるわけでございます。

ここで、全体の量は 1 万総トン未満で計算してございますので、これを 5,000 トン未満とのシェア割りをいたしまして 5,000 総トン未満の内航船・近海船の建造需要予測を

行っております。純輸出船あるいは漁船については別の状況がございますので、これについては別途見通して全体の中小型船の新造船建造需要予測を行っているということでございます。

詳細にわたりますと非常に細かくなりますので大づかみに数字だけ御説明いたしますが、次の2ページになりますけれども、全体のベースとなっております日本経済の成長見通しをどう見るかということでございます。これにつきましては、1995年から2000年までGDPの伸びは1.13%という実績が出ておるわけでございますが、2000年から2005年をどう見るかということであります。

2001年の政府見通しは1.7%ということで設定されておるわけですが、これについては、これよりかなり下回る、あるいはこれでいける、各種経済予測機関、調査機関でいろいろな議論が出ておるわけですが、2000年から2005年という期間に限って言えば1.7%ぐらいの成長は達成できる、あるいはしなければならないのではないかとということで、とりあえず政府の見通しの数字を今後5年間のところに入れさせていただいております。

2005年から2010年につきましては、これは鬼も笑うようなところでございますけれども、経済戦略会議等で日本の潜在的な成長率は2%強というような話もございまして、一応2%という形で置かせていただいております。

これをベースといたしまして、主要産業の将来展望ということで消費需要を計算してございます。これは直ちに海上輸送量になるものではございませんけれども、後ほど内航船の貨物輸送量を計算いたしますときの一つのパラメーターとして使用しておりますので、一応GDPとの相関で見通しを5年先、10年先について出したものであります。

この消費量を見ますと、基本的には2000年から2010年にかけて大きな伸びはないということでございまして、非常に低い伸びにとどまるという見通しであります。

このGDPあるいは主要産業別の将来的な消費需要を踏まえまして、品目別に2005年、2010年の内航船輸送需要量を計算したものが表3でございまして、これは非常に複雑な回帰分析を行ってございまして一口で説明するのは難しいんですが、一言で言えば、それぞれの品目についてGDPあるいは消費需要等の関数を入れまして過去の実績をうまく説明できるというような形でつくったものであります。したがって、その傾向を伸ばしてこういう数字が得られたということでございます。

トータルで見ますと、2000年から2005年にかけての年平均伸び率は0.69%、2005年から2010年までの伸び率が0.77%ということでございまして、経済成長率1.7%あるいは2%という水準に比べますとかなり低い伸び率にとどまるという予測となっております。これが内航船の輸送量の予測でございます。

近海船の輸送量は、近海船につきましては基本的にはアジアと日本との間の物流でございまして、日本のGDP、アジア各国のGDPの相関になります。これを品目別に分析いたしまして、それをトータルしたものがこの数字でございまして、基本的に近海貨物というのはこれからかなりのテンポで伸びていくという予測になってございます。

以上を踏まえまして船腹量を予測したものが4ページでございまして、貨物をそれぞれ運ぶ船というのがまた別の対応になってございまして、例えば一般貨物船でいきますと鉄鋼、石炭、紙・パルプ、その他軽工業品・雑貨というようなものを合わせて一般貨物

船で運ぶという、その割り振りをそれぞれの輸送需要に応じてやっておるわけでございます、これから得られます船腹量がこの表に示すものになっているということです。

近海船の船腹量につきましても各荷物をそれぞれ運ぶ船に応じて割り振りまして2005年と2010年の船腹量を求めているということでもあります。近海船の船腹量につきましても、荷物の伸びほどではありませんが、かなりの伸びがアジア経済の発展に伴いまして予想されるということになってございます。

5ページ目に「解体・喪失量予測」というものがございまして、実はこれが一番大きく影響するところでございまして、先ほど御説明したとおり貨物あるいは輸送量の伸びは非常に低いという状況の中で、新造船の量を左右する一番大きなファクターは当然代替需要でございまして、この量をどう見るかということが大きく影響するわけであります。

一つは現在の残存率曲線。船齢に応じてどのぐらい減っていくかという曲線を過去の実績をベースに出しまして計算できるというのがございまして、これをケース1としております。これは内航船についてでございますが、内航船につきましても平均で今、船種別でかなりばらつきがありますけれども、おおむね18年程度で半減するという状況になってございます。ただ、現在の状況を見ますと使用船齢がかなり長くなっているのが現状でございます。これは船主経済が悪化しているということもございまして、そもそも営業権がなくなるということで船の信用力が低下しているということもございまして、できるだけ船を長く使おうという傾向が顕著にあらわれている。したがって過去の平均船齢よりも5年程度長くなる。これは定期検査を1回ぐらい延ばすということでございますが、5年ぐらい延長したケースを考えておく必要があるということでありまして、これがケース2でございます。

近海船については従来どおりということで考えてみました。

そういうことで建造需要量を計算したものが次のページでございますが、数字ですとわかりにくいので、7ページのグラフを見ていただきたいと思っております。

折れ線が実績でございまして、平成12年の実績見込みでちょっと上がっているというところでございます。それに対しまして平成13年から17年、18年から22年ということで徐々に回復していくということがこのグラフで見るとわかります。

ケース1とケース2というのは先ほど御説明申し上げたとおりでございますが、どちらかといいますと、実感としては船齢が伸びるというケース2の方が実態に近いのではないだろうかと考えてございます。そうしますと、平成22年ぐらいになっても平成8年あるいは9年というレベルの需要の規模にとどまるのではないかとございまして、かつてのバブルの時代のような需要にはとても届かないということでもあります。ただ、今のようなひどいことではないということが言えるのではないかとこの需要見通しでございまして。

このような見通しに基づきまして平成13年度の納付金率についてどう考えるかということでございます。資料7に「平成13年度の納付金率について」という資料がございまして、1ページめくっていただきますと「運輸施設整備事業団業務（旧造船業基盤整備事業協会関係）」と書いてございます。この制度自体はそもそも造船業基盤整備事業協会の業務であったわけでございますが、ことしの3月1日に造船業基盤整備事業協会が特殊法人の整理統合の中で解散いたしまして運輸施設整備事業団に統合されました。

それに伴いまして、この買収に係る業務も運輸施設整備事業団に統合されたということで、こういう書き方になっているわけでございます。

前身の造船業基盤整備事業協会の経緯からかいつまんで御説明申し上げますと、そもそも昭和 53 年に石油ショック以後の造船不況対策ということで設立されまして、昭和 54 年と 62 年度に二度にわたりまして造船所の買収を行ってございます。これは外航船をつくる大型造船所の買収を行ったわけでございますが、その業務につきましては、今回事業団に移管するに当たりましてすべて清算を終えているということでもあります。

第 3 回目の買収業務を平成 10 年から 12 年度にかけて実施いたしました。これが先ほど来御説明申し上げております中小造船業対策ということで、今度は対象を中小造船業に変えまして買収業務を行ったということでもあります。

買収自体は 10 年から 12 年度で終了してございまして、これからはその清算の業務を運輸施設整備事業団の中で行っていくという整理でございます。したがって、事業内容として構造転換業務というのがございまして、ここには買収というのはございません。買収した設備の管理及び譲渡または納付金の徴収というような業務が運輸施設整備事業団に移管されているわけでもあります。

次のページに全体の買収資金の流れということがございまして、全体の中小造船所の買収の仕組みについて概略御説明を申し上げます。

基本的には、造船所の土地・設備を買収することによって造船事業者に対して撤退資金を供給するというスキームでございます。通常、造船事業者の場合は土地、設備を持っておりまして、これを処分しようとしても短期間で土地を処分するのが難しい。設備につきましてはただ同然になってしまうという問題がございますので、設備については簿価で買収する、土地については時価で買収するというスキームをつくったということでございます。

この買収資金につきましては政策投資銀行と市中銀行の協調融資ということで 10 年間の融資を組んでいるわけでありまして、借りたお金で買収してありますので、これを返済していかなければいかんということでございます。その償還原資が右側に書いてございます、買収した設備・土地の譲渡収入、残存事業者の納付金ということでございます。ここが問題のところでございます、造船契約の都度、契約船価に納付金率を乗じた金額を納付する。これは残存事業者が運輸施設整備事業団に対して納付するわけでございます。この納付金率は毎年度交通政策審議会の意見を聞いて国土交通大臣が決定する。この納付金率の答申を本日いただきたいということでございます。

この見通しでございますが、4 ページをお開きいただきたいと思っております。「資金計画の概要」というものがございまして、左側に必要経費、右側に充当資金とございます。今回平成 10 年から 12 年度まで買収を行いまして、最終的に買い上げました造船所は 2 カ所でございます。山川造船鉄鋼というのが鹿児島にございます。それから今村造船というのが広島にございまして、合計 12 億 7,000 万円で買い上げました。これに対して、これは借入金でございますので今後金利がついていく、あるいは設備・土地を持っているために公租公課がかかる、あるいは管理していかなければならない。そういう費用が発生していくわけございまして、これが土地・設備の買収費用と土地・設備管理費、公租公課ということで、合計で 18 億円ぐらいかかるのではないかと見通している

わけであります。これを管理していくのに一般管理費が6億円。

これに対する資金の充当ということで、土地・設備の貸与・譲渡収入、あるいは納付金収入、事業団の負担分とございますが、その詳細は1枚めくりまして5ページに書いてございますので、こちらで御説明申し上げたいと思います。

これは平成10年から22年度まで書いてございます。したがって、10年から12年度までが買収にかかった費用と大づかみで考えていただきたいと思います。13年度以降は譲渡、管理ということであります。

まず、支出から見てまいりますと、事業費というのがございまして、これは基本的に公租公課、土地・設備の管理費という費用でございます。これが合計で3億2,000万ばかりかかる。それから元利返済ということで、12億7,000万円の借金をいたしましたので、その金利を合わせまして15億円ぐらいの元利返済をしていかなければならない。一般管理費として6億でございますが、その半分は実は買収の際に発生してございます。買ったのは2カ所でございますが、実は10件を超える引き合いがございまして、それに対してすべて対応してまいりましたので、その店を開いているのにかなりのお金がかかったということであります。これ以後はいわば清算業務に入るわけございまして、必要最小限の体制でやっていきたいと考えてございます。

それに対しまして収入でございますが、一つは施設の貸付・譲渡というのがございませぬ。基本的には譲渡でございまして、これについては土地は簿価で売るという整理をしてございます。これが合計で8億1,900万円。納付金は飛ばしまして、「その他」というのがございませぬが、これは運輸施設整備事業団（旧造船業基盤整備事業協会）の自己資金でございます。特に中小造船業は大変だということもございまして、できる限りの自己資金をこのスキームに基盤協会が投入したわけでございます。これが合計で長期的に見て2億7,800万円に最終的にはなると見込んでございます。そうしますと残ります13億5,000万、この部分を納付金として負担をお願いしたいということでございます。

これをどういうふうに御負担願えるかというところが8ページにございますが、その1枚前に「中小型船の建造需要の見通し」というのがございまして、これが先ほどの需要見通しの数字でございます。これに基づきまして将来的な負担がどのぐらいになるかというふうにスプレッドしたものが8ページでございまして、まず、建造見通しがございます。これが今後徐々に回復していくという数字でございます。13年度から17年度まで246という数字が入ってございますが、これは各年の平均の数字をここに入れている。18年度以降も同様でございます。

それに対しまして一体幾らの売り上げがこれに対してあるかというのがポイントでございますが、これは船価を想定しなければならぬわけでございます。これは非常に難しいわけでありませぬが、平成12年のベースはこのままでは造船業が成り立たないというような数字になってございますので、これはちょっとひどいなというところでありませぬので、11年度と12年度の平均で一応長期的な船価を想定させていただいてございませぬ。これよりも回復すれば造船業にとっては幸運なわけでございますけれども、決してこれ自体、11年度と12年度の平均が高い水準ではございませぬけれども、このぐらいで想定しておくのが当面妥当かという数字でございます。

そういたしますと全体の契約金額というのが各年のものが出てまいります。13年度

以降約 1,000 億、18 年度以降平均で 1,400 億という数字でございまして、平成 11 年から 22 年度までの総船価を計算いたしますと 1 兆 3,448 億円になります。これを単純に納付金の額 13 億 5,000 万でやりますと 0.1 %ということになります。したがって各年平均してまいりますと、0.1 %で最初から最後までいけば帳じりが合うということになります。

ただ、そういうわけにはまいりませんで、当面非常に厳しい状況にある中小造船業の状況を勘案いたしますと、よくなってからより多く負担をしていただくという構造がいいのではないかと考えてございまして、平成 13 年度の納付金率につきましては平成 12 年度と同様に 0.05 %でお願いしたいというのが今回の事務局の考えでございます。

長期的に見ますとそれでも最大で 0.15 %程度の負担で済むという見通しでございます。また、今後土地が早く売却できるとか、その他の要因がございまして負担はより少なくできるということでもございますので、これから運輸施設整備事業団は精いっぱい最終的な負担が軽減されるように努力していくことは当然のこととして、とりあえず 13 年度につきましては業況をかんがみて 12 年度並みということで納付金率を決めたいかがかと考えておるわけでございます。

納付金率の説明については以上でございます。

分科会長

それでは、ただいま御説明いただきましたことにつきまして御意見、御質問がございましたら、どうぞ御遠慮なくお願いいたします。

委員、どうぞ。

委員

でございます。

ただいまの御説明は我々の現状をよく御説明いただいたと思います。造船業といいましても、私のあれから見ると、大手さんで言います V L C C をおつくりになっているところ。あの辺の造船所と我々の中小造船所は全く違った産業ではないかと思っておりますが、大手さんの方は、昨年でしたか、ヨーロッパのエリカ号の事故が起きて、大型タンカーは 25 年以上使わないという国際的な規制が出て、かなり大型タンカーの代替が進んでおりますので、船価的にはともかく、量はかなりふえています。それが大手さんの実情。

それから、大手さんの方はほとんどドル契約でございますから、国内同士の、日本の例えば油会社さん、製鉄所さんが日本の船会社と契約するのでも外航船はドルでおやりになっております。したがって造船契約もドルでやる。

ドル契約ということになるとメリット、デメリットもあるわけですが、ここ当面見ますとかなりの円安が進んでおりますので、大手さんの方は今の円安メリットも、105 円が 122 円になっただけで十何%回復するわけですから、最近復配されたところもございまして、ついそっちの方へ目がいっちゃん、造船業は何だかいいではないかという話になるわけですが、我々の中小造船になりますと、この対象になってます 1 万トン以下、特に 5,000 トン以下の船になりますとほとんど内航船でございますから、今お話のありましたように、日本の景気の問題、構造の変化、需給の変化、船主さんの方のいろんな仕組みの変化によりましてかなり仕事量が減っております。また、中の方も東

南アジアの数年前の景気の問題がまだかなり尾を引いてますから依然として仕事量が少ない。そこへ持ってきて我々、タンカーも幾らかございますが、ほとんどが貨物船とか、最近のあれでもコンテナとかR o R o、全部ドライの船でございますから、タンカーのように 25 年以上使ってはいかんという国際的な規制はありません。先ほど海事局造船課長からお話がありましたように使用船齢がどんどん長くなってる。我々がいい船をつくるとますます長くなっちゃうという非常に矛盾したことにもなっておりますが、そんな状況で、船価のあれも今お話がありましたように極端に低くなってるときでございます。そういうようなところですので、我々とすれば納付金はできるだけ低いのがいいわけでございますが、この仕組みが始まりましたときからのあれでございます、13 年度が 0.05 %ということは我々としても受けられるところではないかと思っております。

ここに 14 年度以降どうかという御試算もありますが、我々も船会社さんの御支援をいただいてできるだけ船価が上がるように努力をいたしたい。そうすると納付金も多少ふえるかと。また、先ほどお話もありましたように、売却が早く済むとか、売却の値段が上がれば、またいいふうに回ると思いますので、今の造船業の現状からいくと 14 年度も今と同じようなことではないかというおそれは強いんですが、それはまたそのように我々も努力をし、整備公団の方もあれしていただいて、その時点でまた御相談ささいいいただきたいと思っております。13 年度については我々はよろしいかと思っております。

分科会長

ほかに御意見、御質問ございますか。

委員

私どもは今月の末に中型造船工業会と合併統合の予定であります、委員がおっしゃったように見通しは厳しいのであります、問題は、造船所の数が物すごく減るんでないかと思っております。よく考えたにしても、今活躍している造船所は 10 社か 15 社でありますね。それが 10 社になるし、やがては 7 社ぐらいになるんじゃないかというふうに本当にせっぱ詰まった状況にあります、それと同様に、関連企業が小型の造船所の将来を見越して、これではだめだということで閉鎖するとか、倒産するとか。第一、手仕事の職工さんがだんだんと減ってきて、それがもろに造船所にかかるんです。

私は小型の造船所ですが、造船所といったって、本当は入れ物をつくっておるんであって、中の船用電機にしても、いろいろな機器にしても、すべてこれは関連企業のおかげでつくっておるわけです。そういうことを考えていきますと、造船所の数が減ってきたら、幾ら納付金の問題を計算しても余りいい答えは出ないと思うんです。ですから今後相当シビアに考えていただかんと、計算しても実際にそぐわない事態に陥るんじゃないかと思っておりますので、どうぞその点お考えお願ったらと思っております。

分科会長

ただいまの問題について、造船課長から。

海事局造船課長

今重要な指摘があったと私ども考えておりますけれども、一つは関連工業の問題でございます。日本の造船業の売り上げの 6、7 割は買い物でございますので、やはりその競争力あるいは生産力が日本の造船業の死命を制するというふうに私どもは考えてご

ざいます。

したがって、船用機器メーカーというのは必ずしも内航船だけではなくて、外航船の
も含めた供給体制をとっている会社もございませし、あるいは内航船を中心とする企業
もあるということで、十把一からげにはできないわけでありませけれども、基本的には
現在講じております中小造船業対策というのは、可能な範囲で船用工業、造船関連産業
にも適用できるように措置してございませるので、その辺のスキームを活用しながら、船
用工業もあわせて活力ある産業としてやっていけるように、私どもとしても精いっぱい
努力していきたいと考えております。

この需要見通しは全体としての需要見通しでございませして、これを実際のところ何社
でつくるかというのは余り問題ではないわけでございますけれども、それぞれの中小造
船企業というのは地元に着した産業としてかなりの歴史と地域経済への影響力を持っ
ておりますので、それぞれの企業がやむを得ず撤退していくということも今の経済の状
況の中ではやむを得ないところもあるわけですが、やれるところではできるだけで
きるような環境をできるだけ早い機会に回復させていきたいというふうに考えてござい
ませ。

船腹調整事業をあれした暫定措置事業の中で、できるだけ早期に過剰船腹を解消する
ということで現在やっております。12年度、若干立ち上がってきているわけござい
ませますが、この辺も過剰船腹が減ってきたというところの一つの要因だろうかと思
っておりますけれども、引き続き、日本の経済の先行きは必ずしも透明な状況ではございませ
るので、その状況を見ながら、業界ともいろいろ相談しつつ的確に対応していき
たいと考えております。

分科会長 ほかには御質問とか御意見。

さん、どうぞ。

委員

大変貴重な御指摘があったんですけれども、私の方は内航の適正船腹量を会長のもと
で昨年度も策定したんですけれども、ドライの方はかなりタイトな状況になつて
る。きょうの御説明でもそうなんですけれど、油の方が依然としてかなり厳しい。

つい先日、内航整備の荷主を含めた委員会をやったんですけれども、油の状況はま
す厳しいと。特に釜山等で相当大きなリファイナリーがある。そうなると外航より
もむしろ近海で輸送がされるんじゃないか。こういう御指摘が石連からあったん
ですけれども、油は非常に厳しいもので。ただ、油については、先ほど委員から
問題がありましたように、IMOでダブルハルの問題。これも大変厳しい問題がある
んですけれども、レギュレーションで国際的な制約ががぶってくるわけですから、
近海でもサブスタンダード船がそんなに入つてこれない状況になるのではない
か。

問題は内航なんですけれども、先ほど真砂会長からも御指摘がありましたように、
日本の内航というのは世界でも非常に特殊な状況にあるんでございませね。特に
こういう状況ですから、199であるとか、499であるとか、小型船が非常に必要
である。こういう造船のノウハウ、関連の船用関係のノウハウというのは、ある
意味では日本だけではないかという感じが我々はしてると。そういう点では、全
体としては大型化をするにしても、荷主が、言いかえれば対象物流のニーズから
すると199なり499なり

のところはどうしても必要であろう。ここがダウンしちゃうと物流全体の大きな障害になってくる可能性があるので、何としても頑張ってもらわないと困る。

特に数が減った場合に、先ほど 委員から御指摘があったように、つくるですね。言いかえれば、大手と違って職人さんのノウハウを持ってらっしゃる人が枯渇してしまったら大変なことになる。外国のヤードでは代替できない日本がずっと培ってきたノウハウですから、そういうものはぜひ維持いなきゃいけないだろう。そういう意味では何とかもち切らせないと日本経済全体にとっても大変なマイナスになるのではないか。

平成 13 年度 0.05 で、14 年以降どうするか。これも全体のボリュームがふえていけばもう少し明るい見通しになるのではないかと思うんですけども、とりあえずこういう形で我々としても海運関係に絡んでる人たちが協力して何とかもたせるスキームを考えていく必要があるというふうに考えておまして、0.05 %の今回の率については妥当であろうと。もう少し厳しい、もう少し数字をという話があるんですけども、若干去年よりはよくなっていますから、何とかこれでとりあえずもち切らせる必要があるでしょうと、このように思います。

分科会長

ほかに御意見。

委員

質問が二つと感想みたいなことを一つ申し上げたいと思うんですが、その前に、直接の諮問事項に関連しては、先ほど全体の御説明があって、そのスキームの中でのお話で、かつ、関連する当事者もそれは許容可能であるということですので、私は全く異存はございません。

質問は細かいことですが、勉強のためと思うんですが、一つは、例えば施設の譲渡という点について、先ほどのお話ですと、現在の見通しよりも仮にうまく処理ができれば当然結果はよくなる。その逆ということはあり得ないのかどうか。

例えば先ほどの経済の見通しも 1.7 とか 2.0 というような数字が使われてる。それはいろんな場で今まで公表されてる政府の考え方とかそういうものに準拠しておられるわけでしょうから、ほかの数字はなかなか根拠も出てきませんし使いにくいわけですけども、御説明の中で、こうなるであろう、あるいはそうでないと困るというようなことで御説明がありましたけれども、もともとそういう数値だとすると、本当にそれが実現するかどうかというのはだれも自信を持ってわからない。そういうものに基づいてこの計算ができ上がるとすると、それが狂ってきてしまったとき、その可能性もないわけではないだろうと思うんですけども、それは一体どういうふうに考えておけばよるしいのか。これが 1 点です。

第 2 点目の質問は、建造契約量の金額ベースでのものですが、平成 11 年度と 12 年度の平均をお使いになって 13 年度以降に適用されたということですが、そういう価格水準で計算されていて、それに基づいて納付金というのが出てきたときに、それを見込んでもう一段最終的に契約額が、船価がそこにフィードバックされて、またもう一段変わってしまうようなことはどう考えておいたらよいのか。その関係が二つ目の質問です。

感想といいますのは、大したことじゃないんですが、こういう施策が現在必要とされ

てることは当然わかりますし、適切なものだろうと思いますけれども、一方で性格としては、言葉はよくありませんけれども、前と後ろで分けたらやっぱり後ろ向きの処理の一つの施策だろうと思うんですね。こういうものをやりながら同時に前向きの方の性格を何とか持たせていくようにあわせて考えなければいけないという点が一つあると思いますし、造船産業、造船業界というものに対して、こういう事態ですから手当てをするということはわかりますけれども、最終的には、最終的な消費者というのか、利用者というのか、今の場合で言いますと船会社なり、さらに戻って荷主であり、国の消費者一般ですけれども、こういうものを実施するに当たって、全体として見たときの最後のプラスマイナスは、こういう施策を実行しないよりはした方がプラスなのであるということをごどこかで説明できるような体制をやっぱり整えておく必要があるだろうと思うんですね。造船業界にとっては確かにこれによろしいと。しかもこれは、例えば発注する側である船会社や荷主にとっては特にマイナスの影響はありませんというところで終わってしまっているのかどうかという問題はもう一つあって、最終的に全体で見て実行しないよりはした方が経済全体、社会全体でプラスなのかというようなことをやはり一応確認しておくということが必要なんじゃないかなという気がいたします。これが感想でございます。

海事局造船課長

今の御質問にお答えしますが、まず、設備・土地が本当に売れるのかという問題がございます。これはこれまで二度設備処理に関連いたしまして設備の買収をやっているわけですが、これについては最終的にプラスで終わってございます。ただ、今回の設備・土地の買収というのは、非常に経済状況の悪い中で、土地神話が崩壊した中でやっておるという状況はある。これは認めざるを得ないわけではありますが、買収するときには、土地につきましては時価ベースで、そのときの現時点の評価で買収してございます。さらに実際は設備の撤去費用を差し引いて、更地価格に換算し直して買っているということもございます。さらに土地がどんどん下がっていくという状況になりますと状況はちょっと変わるわけでございますが、私どもとしては、この土地を買収いたしました運輸施設整備事業団として、まず適正価格でこれを処分していくという努力を最大限してまいりたいと思っております。

若干の赤字が、欠損が最終的に出るという状況になりますれば、運輸施設整備事業団の中でどれだけそれを負担できるか、あるいは最終的に納付金として一部負担していただくか。その辺はその時点で御相談させていただきたいというふうに考えてございます。

それから、納付金を徴収いたしますと、当然のことながら船価に反映いたしますけれども、これは船価の0.何%という非常にミニマムなオーダーでございますので、基本的には余り影響しないだろうと考えてございます。

委員

私の頭の中にありましたのは、非常に金額の小さい、数字の小さいものですが、そのときにそこで納付金の負担というのは完全に船舶建造者、つまり造船業界の負担になるものなのか、そこでまた多少プロセスがあって、船会社の方にも若干の負担が、最終負担といいますが、当事者もよくわからないかもしれないけれども、そういうことが実際に出てくるのかどうかという、その点がちょっと気になってたんです。

海事局造船課長

理念的に申し上げますと、大量の造船所を買収したというふうに考えますと当然船価は上がります。需給が締まってもですね。船価が上昇した分はだれが負担するかという利用者負担することになるということでございまして、そのうちに納付金がどの程度の割合を占めるかという問題は別として、負担は関係者で分散されていくということになると思います。ただ、今回は買収規模が非常に小さいですから、それに対する影響がどの程度かという評価は非常に難しいわけですが、それでも。

委員

わかりました。

委員

今の委員の御指摘はまことにそのとおりだと思わさせていただきます。我々がコストの計算をいたしますと、当然この負担分はコストの中に入れます。ただ、日本の船主さんもなかなかしっかりされておりますから（笑声）ポツ5%ぐらいを何とかカバーしていただくということは大体造船所のところで行きどまっちゃう。

もう一つは、こういった措置によって船台の数が物すごく減ってタイトになると我々も船価を上げやすいんですが、かなり余剰の中がちょっと減っただけでございますので、我々としたら残念なんです。船主さんのところまで、それ以後に回らない。それで我々が先ほどから申し上げてますように、13年度はともかく、14年度以降、御指摘のようないろんな計算がありますから、そのときどうなるかというのは我々も多少不安を覚えておるんですけども、結局これは何だかんだで残念ながら造船所で行きどまりかなと覚悟 - 覚悟をしてると公の場で言っちゃまずいかもしれませんけれども、覚悟をするというのが現状でございます。

海事局長

委員からお話のありました第3点目の御意見について、全くそのとおりだと思いますので、私ども、まさに海事局としてこれから内航海運政策を検討していく上で重要な課題だと考えておりますので、一言だけコメントをさせていただきたいと思います。

御承知のように、内航海運事業というのはこの国にとって極めて重要な役割を果たしております。現在、ボリューム的に言いますと、貨物船が7,500隻ぐらい、離島航路の旅客船も含めまして内航の旅客船が2,500隻ぐらい、合わせて1万隻弱でございます。仮に造船所との関係でこれを見ますと、耐用年数20年としますと毎年500隻の船が代替しなければいけないことになるわけです。仮に寿命が少しずつ延びていったとしても、例えば30年としても300隻を超えるものが代替需要として出てくることになるわけでございます。ただ、現実にはそうなりません。ただ、申し上げたいことは、それぐらい供給者と使用する海運事業者の間の重要な関係というのは我々はきちっと認識しなければいけないと、こういうふうにも思っております。

もう一つ最近思っておりますのは、新聞等で見ていただく機会も多いと思いますが、荷主と海運事業者の関係、海運事業者と造船との関係。これはまさに価格とか料金のことを申し上げたいと思っているわけですが、一方通行になっているところもございまして、言葉はよくないんですが、いわゆる川下産業の方は苦勞をしているというのが現実でございます。

私どもはこういう状況の中でそれを個々に解決していくのは非常に難しいと思っております。むしろこの国にとって大事なものは、例えば物流であれば物流のパイプというものを全体としてどう効率化し、どう確保していくかということが大事なんだと思っております。

ちょっと話がずれますが、外航海運政策でよくナショナルミニマムの話が出てまいります。幾ら叫んでも、例えば国籍船はどんどん減っているわけでございます。それは恐らくいろんな原因があるのでありましょうが、国際海運業の事業形態というものが少しずつ変化をしているのではないかと。その変化への対応の過渡期にあるのではないかと、こういうふうに思っております。つまり、外航海運でもナショナルロジスティックスのパイプをこの国にとってどう確保するかというのが本当はナショナルミニマムの確保の問題ではないかという気がしております。つまり、内航も外航もそうでありますが、関連する海事産業全体でそれをどう維持し、改善していくかということではないだろうか。そういうことで、我々はよくクラスター論と呼んでおりますが、海事産業全体のバランスを考えながら、全体で一番力が出る施策というものを模索していきたいと思っております。

最後に、内航海運についていささか具体的なお話を申し上げたいと思っております。一つは、技術開発のてこ入れを、成果をこの内航海運の中で大幅に果たしたいと思っております。今、将来の内航海運ビジョンの中でスーパーエコシップという名称で我々と呼んでおりますが、要すれば、かなり先端的なガスタービン。これは環境に優しいエンジンでございますが、特徴を申し上げますと、今のディーゼルエンジンと同じ馬力を、容量、容積で30分の1ぐらい、重量でも30分の1ぐらいのものでそれぐらいのパワーが出せるエンジンを今開発しております。ほぼ開発が終わっております。これができるかと恐らくエンジンルームがほとんど要らない船になると思いますし、船尾形状はかなり経済的な船型が志向できますから、そうなりますとかなり効率的な船になるということで、こういったものを内航総連さんと一緒にモデルシップとして実際に動かしてみ、経済効果をはかりながら、そういったものに代替していく例えば税制や金融のいろんな支援策もあわせて考えていきたいと、こんなことを一つ思っております。

もう一つは、規制緩和との関係で、数々ある社会的規制をもう少し内航の海運事業が活性化されるような視点から見直していきたいと思っております。そういったものもろのことも内航海運事業の活性化策として将来のビジョンをまとめていきたいと、こんなことを考えております。委員の御指摘は、まさにこれからこの分科会で議論していただくような課題ということで、大変ありがたく承っております。ありがとうございました。

分科会長

どうぞ。

委員

納付金制度というのは、今回勉強させていただいて、大変よく考えられたシステムだなと私は思いました。この制度があること、あるいはないことに関して、恐らく造船業界や海運業界では独自の検討あるいは試算をやられてるんじゃないかと思うんですけれども、国土交通省といたしまして、造船業界及び海運業界とともに、ほかの部門ですね。

国民が関係するほかの部門に対してこれがどういう影響があるのか。例えば産業連関分析なんてやりますと、このオーダーですとほとんどきいてこないだろうということは直感的に想像がつくんですけども、それがあつた部門に対してプラスできくのか、マイナスできくのかというようなところの御検討は、国土交通省としてはどこかでやっておかれる必要があるのではないだろうかという感じがいたします。

もう一点は、先ほどの委員の質問にも関係するんですが、資料7の8ページの納付金収入の見通しの試算でございますが、この海事分科会に諮問された今回の内容は平成13年度の0.05だと思ふんですけども、これは平成10年から22年という長期の試算の中で出てきたものだと私は理解しては思ふんですけども、万が一この長い期間の中で変動があつた場合、将来に調整をしなければならぬ場面も出てくるだろうと思ふんですけども、それはその年その年で考えていけばよろしいというように理解してよろしいのかどうか、そこをお教えいただきたいんですけども。

海事局造船課長

ただいまの御質問でございますが、まず、資料7の8ページのところから参りますと、平成21、22年度に納付金率を下げさせていただきます。ある意味ではここが調整部分でございます、我々としてはマキシマム0.15に抑えたい。これが負担の限度であろうというふうに考えてございまして、それをベースに、若干の調整は後ろに残しておきたいという考え方で長期的なストラクチャーを考えているということでございます。ただ、実際のところはそのときに売却の状況その他で状況は変わりますので、そういう意味で毎年審議会で御検討いただきながら、最後うまく帳じりが合うように納付金率を定めていくという仕組みになっているわけでございます。

それから、第1点に御指摘がございました、国土交通省全体として全体の物流の中で海運あるいは造船政策についてどう考えるかという問題がございまして、これはまさに我々がこれから考えるべき問題。実は今まで、率直に申し上げれば、海運造船という世界、これは全体の物流としては当然モーダルシフトあるいはその他の日本の交通体系全体をどう考えるかという枠組みの中でそれぞれ考えてきたつもりはあるわけですけども、そういう枠組みの中では、特に国内物流においては海運の比重をこれからどう高めるかというのが、環境問題等考えて国土交通省としての一つの大きな方向であろうというふうには考えてございます。したがって、その中で内航海運が、あるいは技術的に支える造船業がこれから長期的にその任に耐え得る産業であるためにはどうすればいいかという見地から我々は考えているわけでございますが、これは大きな方向でございまして、個々の施策がそれぞれについてどういう関連を持つのか、一つの海事施策が陸上物流にどういう影響を与えるのかというようなことにつきましては、手法の問題も含めて、これからの課題であると考えてございます。

分科会長

ほかに。

委員

このような専門的な分科会で発言させていただくのもおこがましいような感じなんです、感想ということで。

納付金率に関しましては、先ほど委員からもこのようなことで結構だというお話

もありましたように、中小造船も我が国にとって非常に重要な産業でありますから、なるべく負担を少なくしていただいて、この厳しい状況を乗り切っていただきたいと思っておりますので、異存はございません。

それから、御説明を伺って私も感想として、先ほど 委員が3点目に指摘されたことが、根本的な構造などについて考えていくということが非常に重要だろうと思ひまして、海事局長もお答えいただいたことですので、ぜひいい方策を考えていただきたいと思ひます。

これだけ重要な中小造船とか内航の世界のお話も、今回私勉強させていただいて、実に私たちの生活に深いかかわりがあるのに、実はほとんど知らないでいる。こういう仕組みについてもほとんど知らないのが現状ですので、ぜひこれからも、情報公開というのか、広く国民にもアピールしていただいて、この重要性をみんなで考えていくこともいいのかなというふうに感じました。

感想です。失礼しました。

分科会長

ありがとうございます。

ほかに御意見、御質問ございますでしょうか。

よろしゅうございますか。

それでは、御意見もほぼ皆様からお伺いさせていただきました。先ほど御説明がありました平成 13 年度の納付金率案につきまして、御異議はないものとして答申することといたしたいと存じますが、よろしゅうございましょうか。

〔「異議なし」の声あり〕

分科会長

ありがとうございます。

それでは、平成 13 年度の納付金率につきましては、当分科会の決議をもって交通政策審議会の答申とすることが総会で了承されておりますので、これをもちまして答申といたしたいと思ひます。

どうもありがとうございました。

その他

分科会長

あと事務局から何かございますか。

海事局造船課長

時間の都合もございまして、手短かにでございますが、参考資料について御説明をさせていただきますと思ひます。

「造船業の現状について」という資料がございまして、そこに外航船をつくっております造船業についての資料がございまして、現在、日本の造船業、特に大型の造船業は再編が急速に進んでございまして、その辺のバックグラウンドの資料を幾つか用意させ

ていただきました。全体読んでいただければわかるように書いてございますので、ぜひ御参考までに御一読いただければと思います。

以上でございます。

分科会長

ありがとうございます。

それでは、以上できょうの審議事項は終了いたしました。貴重な資料等については後ほどごらんいただきたいと思います。

それでは、以上をもちまして、きょうの議題はすべて終了いたしましたので、ほかに特に御発言がなければ、これをもって終了したいと存じますが、よろしゅうございますか。 どうもありがとうございました。

海事局総務課長

議事の公開の件でございますが、本日の議論につきましては、情報公開の観点から議事録の公開をさせていただきたいと存じております。

また、プレス等への対応につきましては、よろしければ事務局に御一任いただければありがたく存じますが。

分科会長

委員の皆様、よろしゅうございますか。

〔「異議なし」の声あり〕

分科会長

それでは、そのように取り進めていただきたいと思います。

それでは、きょうは、大変御多忙のところ、委員の皆様、ありがとうございました。

以上をもって閉会といたします。

海事局総務課長

どうもありがとうございました。

閉 会

平成13年3月27日

於・国土交通省船員中央労働委員会特別会議室