

平成15年12月11日(木)

於：国土交通省11階特別会議室

交通政策審議会 第8回海事分科会議事録

国 土 交 通 省

目 次

1 . 開会	1
1 . 委員の変更	1
1 . 資料の確認	1
1 . 議 事	
(1) 海事分科会長の互選、海事分科会長代理の指名	2
(2) 海事分科会運営規則の制定	3
(3) 「内航海運の活性化による海上物流システムの高度化について」 答申(案)について	4
1 . 国土交通副大臣あいさつ	12
1 . 議 事	
(4) 「内航海運業の用に供する船舶の平成 15 年度以降 5 年間の 各年度の適正な船腹量について」答申(案)について	14
1 . 海事局長あいさつ	20
1 . 閉会	21

開 会

総務課長 定刻よりもちょっと早いですが、予定された方々、皆様お集まりでございますので、会議を開かせていただきます。

ただいまから、交通政策審議会第8回海事分科会を開催させていただきます。本日は皆様、御多様中のところ御出席を賜りまして、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いております、海事局総務課長の小野でございます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

委員の変更

総務課長 まず最初に、海事分科会委員に変更がございましたので、御紹介を申し上げます。千速委員にかわりまして、御就任されました三村委員でございます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

本日は、委員総員11名中7名の御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御報告申し上げます。

なお、本日は山村委員、井出本委員、加藤委員、大和委員の4名が欠席でございます、全日本海員組合から福岡政策教宣局長に御出席をいただいております。

また、国土交通省からは、後ほど佐藤副大臣が出席する予定でございますので、よろしくお願い申し上げます。

資料の確認

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います。

議事次第、配席図がございまして、そのほか資料一覧ということで、資料1から4までございます。よろしゅうございますでしょうか。

それから、当分科会につきましては情報公開の観点から、会議自体を報道関係の方に公

開いたしますとともに、議事録を国土交通省のホームページに掲載することといたしておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

議 事

(1) 海事分科会長の互選、海事分科会長代理の指名

総務課長 それでは、議事次第に従いまして、議事を進めさせていただきます。

最初の議事でございますけれども、海事分科会長の互選、海事分科会長代理の指名でございます。

初めに、千速前分科会長が10月に交通政策審議会委員を御退任されましたことに伴いまして、委員の皆様の中から新分科会長を互選していただきたいと存じます。

いかがいたしましょうか。どなたか御推薦ございますでしょうか。

杉山委員、お願いします。

委員 僭越でございますけれども、推薦をさせていただきたいと思います。

私といたしましては、まことに御就任早々で恐縮ではございますけれども、三村委員にお願いすることがよろしいのではないかと考えております。三村委員は、海運・造船を初めとして海事全般につきまして御造詣が深くていらっしゃるし、日本鉄鋼連盟会長として御活躍でもいらっしゃいますので、最も適任であると考えまして、御推薦申し上げさせていただきます。

総務課長 ありがとうございます。

ただいま杉山武彦委員から、三村委員に分科会長をとの御提案がございました。何かほかにございますでしょうか。

〔「異議なし」の声あり〕

総務課長 どうもありがとうございました。

では、皆さんに御異義がございませんようですので、三村委員に分科会長に御就任いただきたいと存じます。

三村先生、いかがでしょうか。

分科会長 ただいま御推挙いただきましたので、務めさせていただきます。

我々を取り巻く環境、特に私、鉄鋼業界における者として、世界全般のいろんな変化を体感しておるわけで、ある意味ではこの変化に対して適切に対応できなければ、例えば一企

業でも、あるいはどんな産業でも、恐らく生き残れないという感覚を極めて強く持っております。

したがって、この分科会の役割はますます大きくなると思っておりますけれども、皆さんの御協力を得ながら、何とか新しい方向を模索していきたいと思っておりますので、よろしくお願ひいたします。

総務課長 ありがとうございます。

それでは、以後の議事進行を三村分科会長にお願ひいたしたいと存じます。どうかよろしくお願ひ申し上げます。

分科会長 それでは、議事次第に沿って議事を進めさせていただきます。

初めに、交通政策審議会令第6条第5項に基づきまして、私から分科会長の代理を指名させていただきますと思ひます。

分科会長代理を、ぜひとも杉山雅洋先生にお願ひいたしたいと思ひますが、よろしゅうございましょうか。

〔「異議なし」の声あり〕

委員 力量不足ですけれども、三村分科会長のお力になれるよう精いっぱい頑張りたいと思ひます。よろしくお願ひ申し上げます。

分科会長 どうもありがとうございました。

(2) 海事分科会運営規則の制定

分科会長 続きまして、この分科会の運営につきましては、これまで交通政策審議会の運営規則に準拠して行ってきたということでありまして、この際、海事分科会運営規則を制定することといたしたいと存じます。

原案が作成されておりますので、事務局から説明をお願ひいたします。

参事官 海事局参事官の丹上でございます。どうぞよろしくお願ひいたします。

資料2に基づきまして、海事分科会運営規則(案)につきまして御説明させていただきます。

第1条が趣旨でございまして、「交通政策審議会令に規定するもののほか、この規則に定めるところによる」ということとございまして。

第2条が会議の招集でございまして、「分科会長が招集をする」。

第3条が、会議の通知にかかわる規定でございます。

第4条、書面による議事ということで、「やむを得ない事由がある場合には、書面による議事を進めることができる」という規定でございます。

第5条、議長は分科会長にお務めいただくということです。

第6条が、委員等以外の者の出席ということで、「委員等以外の方から御意見等を聴取することができる」という規定でございます。

第7条が、議事録の作成。

第8条が、議事の公開に関する規定でございます。

第9条が、部会の関係の規定。

第10条が、「分科会、部会の庶務は、私どもの総務課において処理をする」ということでございます。

第11条が雑則でございまして、「この規則に定めるもののほか、必要な事項は、会長が定める」としております。

なお、附則で施行期日でございますが、きょう御決定をいただければ、本日から施行させていただきますと思っております。

なお、この規則（案）の内容につきましては、交通政策審議会の本審議会及び各分科会の運営規則に倣った形で整理をさせていただいております。

以上でございます。

分科会長 ただいま御説明ありましたけれども、特に問題ないと思しますので、ぜひとも御了承いただけたらと思っておりますが、いかがでしょうか。

〔「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、これで運営規則が制定されましたので、よろしく願いたします。

（3）「内航海運の活性化による海上物流システムの高度化について」

答申（案）について

分科会長 それでは、次の議題に移らせていただきます。

「内航海運の活性化による海上物流システムの高度化について」の答申（案）について、審議してまいりたいと存じます。

この議題につきましては、8月に開催いたしました第7回海事分科会において中間報告の取りまとめを行い、その後、内航海運部会においてさらなる御審議をいただき、このたび答申(案)がまとめられたところであります。

本日は、この答申(案)について御審議いただき、結果につきまして交通政策審議会会長へ報告し、国土交通大臣への答申としたいと考えておりますので、よろしくお願いたします。

それでは杉山内航海運部会長から、答申(案)についての御報告をお願いいたします。

部会長 それでは、答申(案)の概要と内航海運部会の審議状況について、私から御報告を申し上げます。

ポイントと書かれた横書きの1枚の紙をごらんいただきながら、お聞き取りをいただければ幸いです。

今、分科会長からお話ありましたように、8月27日の第7回海事分科会における、「適切な事業基盤の形成及び新技術の開発・普及のあり方について」と題しました中間報告が取りまとめられました。

その取りまとめの中で、内航海運活性化方策として4つの柱が提起されたわけですが、そのうちの2つの柱、つまり競争的市場環境の整備並びに社会的規制の見直しの2つの柱につきましては、具体的施策の検討がまだ残されておりました。

そこで、内航海運部会はそれを受けまして、10月20日、12月1日と2回の部会を開催いたしまして、このたび、これから御説明申し上げる答申(案)を取りまとめております。

そこで、その答申(案)の概要でございますが、ただいま申し上げましたとおり、中間報告で整理された基本的な枠組みの中で、競争的市場環境の整備、それから社会的規制の見直しの2つの柱に係る具体的施策の展開をはめ込む形で取りまとめたものであります。

まず、競争的市場環境の整備につきましては、2つの課題がございました。一つは、参入規制の緩和等。もう一つは、公正かつ透明性の高い市場機能の整備ということでありました。

このうち、参入規制の緩和等につきましては、内航海運業への参入規制の許可制から登録制への緩和。次に、いわゆるオペレーターとオーナーの事業区分の廃止。さらには、適正船腹量・最高限度量制度と標準運賃・貸渡料制度の廃止ということを、具体的な施策として盛り込んでございます。

また、2番目の課題であります、公正かつ透明性の高い市場機能の整備に関しましては、

まず下請法の改正、あるいは独禁法の運用強化による適正な取引環境の整備、さらには運送約款規制の導入、それから営業報告書の提出を提起いたして盛り込んでございます。

一方、もう一つの柱であります社会的規制の見直しに関しましては、3つ課題がございました。一つは、運航管理制度の導入であります。これに関しては参入規制の登録制への緩和等に伴う、安全確保のための事後チェックシステムの構築ということを提起してございます。

また、2番目の課題として、船員の乗組体制の見直しがございましたが、これにつきましては労働時間規制等の見直し、さらには配乗基準の弾力化等を盛り込んでございます。

3つ目の課題で、海上労働力の適正かつ円滑な移動の確保が考えられておりましたが、これにつきましては、常用雇用型船員派遣事業の制度化、そして無料船員職業紹介事業の拡充を取りまとめてございます。

これらが新たに検討されました具体的施策でありまして、既に中間報告で取りまとめられておりました他の2つの柱は、例えば物流高度化船の建造促進を内容とする適切な事業基盤の形成、さらにはスーパーエコシップ等の新技術の開発・普及でございましたけれども、これらとあわせて、今申し述べました施策の実施に早急に取り組んでいくべきであって、その着実な推進が期待されるということ、答申では述べさせていただきました。

これらのほか、全体の構成について申し上げますと、答申(案)の冒頭の「はじめに」のところでは、この答申の趣旨と背景について記述をしてございます。

また、「おわりに」というところでは、「国、民間の内航海運関係者が、この本答申で示した方向に沿って、最善の努力を尽くしていくことを期待する」と述べるとともに、当審議会としても、今後の諸情勢の変化等を見ながら、必要に応じて意見等を述べていくこととする」というふうに述べさせていただきました。

以上が、簡単でございますが、答申(案)についての概要の御報告とさせていただきます。

詳細につきましては、この後、事務局の方から説明をお願い申し上げたいと思います。よろしくお願いたします。

以上でございます。

参事官 それでは、資料3に基づきまして、答申(案)について御説明させていただきます。

ただいま部会長から御報告いただきましたとおり、「はじめに」というところで、本答申

の趣旨、背景について記述をしております。

「バブル経済崩壊後の長引く景気の低迷、経済のグローバル化による国際競争の激化等の中で、国内物流についてもその効率化が強く要請されている」ということ。

また、「京都議定書」の温室効果ガス削減目標を達成すべく地球温暖化対策の推進が急務となっております、自動車から海運・鉄道へのモーダルシフトを促進するなど、環境対策の強化がこれまでも増して強く求められている。

こういった中で、内航海運はその特性を生かして、物流効率化、環境保全等の要請に積極的に貢献し、我が国経済社会の発展に一層大きな役割を果たしていくことが期待される。

こうした状況の中で諮問が行われたということでございまして、「当審議会では、このような大きな役割が期待される内航海運を活性化させるための方策について幅広く検討し、以下のとおり審議の結果を取りまとめた」と記述してございます。

1が、内航海運の役割と社会的意義でございます。内航海運の社会的意義として、物流の効率化、環境負荷の低減、労働の効率化の3つを掲げまして、真ん中でございますが、「内航海運は環境負荷が小さく、輸送効率にすぐれた特性を持つ輸送モードであり、引き続き物流の大動脈として、21世紀の我が国経済・社会の発展に寄与していくことが求められている」という基本的認識を記述してございます。

2が、内航海運をめぐる課題でございまして、大きく5つの課題を記述してございます。1つが、物流効率化の要請の高まり。

2つ目が、環境保全に対する要請の高まりということで、ここでは3つ掲げてございます。地球温暖化の防止、シングルハルトンカーに対する規制強化、船舶からの排出ガス規制でございます。

3つ目の課題が、競争制限的な市場構造。

4つ目が、船舶建造の困難化と老朽船比率の上昇。

5つ目が、船員の減少と高齢化の進展でございます。

5ページにまいりまして、これらを踏まえた内航海運活性化方策の基本的考え方におきましては、今、部会長の御説明がございましたとおり、4つの施策を柱として、総合的な取り組みを行う必要があるというふうにしてございます。

1つ目が、競争的市場環境の整備。

2つ目が、社会的規制の見直し。

3つ目が、適切な事業基盤の形成。

4つ目が、新技術の開発・普及でございます。

4番から、具体的な施策にかかわる記述がございまして、最初の競争的市場環境の整備、そして社会的規制の見直しが中間報告から新たに記述をいただいた部分でございます。

競争的市場環境の整備におきましては、参入規制の緩和等ということで、内航海運業法の改正にかかわる部分でございます。「内航海運業への参入につきましては、これまで、業界秩序の維持・安定に重点を置き、一般の需要への適合性等を要件とする許可制が行われてきたところでございますが、これにより事業者数の大幅な減少ですとか、船舶の大型化など、内航海運市場の状況は大きく変化をしております。また一方、このような施策の長期の実施は、かえって業界の活性化や中小零細性の解消の支障となってきた面もあるということでございます。

こうした状況を踏まえまして、事業意欲のある事業者の新規参入等による内航海運の活性化を図るため、現行の許可制から適切な資金計画を有すること等を要件といたします登録制に緩和することが適当である」としてございます。

2点目が、事業区分の廃止でございまして、「これまでは、小規模オペレーターの乱立による過当競争等を防止するために、内航運送業（オペレーター）と船舶貸渡業（オーナー）の区分を行ってきたところでございますが、内航海運の活性化のためには意欲ある事業者の創意工夫による、多様かつ活力ある事業展開を促進することが必要でございまして、こういった事業区分を廃止いたしまして、すべての内航海運事業者に荷主との運送契約締結を認めることとすることが適当である」としてございます。

3点目が、適正船腹量・最高限度量制度、標準運賃・貸渡料制度の廃止でございます。「現在は、国土交通大臣が毎年度適正船腹量を定めまして、これに照らして著しく船腹量が過大となるおそれがある場合にはその最高限度を設定できるとされておりますが、競争的な市場環境の整備を図るために、これを廃止することが適当である」としてございます。

「また、同様に、標準運賃・貸渡料の設定ができる制度につきましても、廃止ことが適当である」としてございます。

で、公正かつ透明性の高い市場機能の整備でございます。)が、適正な取引環境の整備でございまして、「ことしの6月に、いわゆる下請法が改正されました。これは来年4月に施行予定でございますが、オペレーター・オーナー間の取引につきまして、適用対象とされたということで、これによります取引の適正化に資することが期待される」という条項でございます。

また、荷主・オペレーター間の取引につきましては、下請法の対象外でございますが、独占禁止法の運用強化（特殊指定の活用等）よりまして、これを行っていくことが検討されている状況でございます。

そういった中で、「公正・透明な市場機能を整備するために、私どもと公正取引委員会との間で十分な調整を行うことが必要である」と記述されております。

2点目が、運送約款規制の導入でございます。「市場の透明性の向上及び利用者保護を図るため、不特定の者を荷主とする、例えばRORO船、コンテナ船の運航事業者につきましては、運送約款の作成・届出を義務づけることが適当である」ということでございます。

3点目が、営業報告書の提出でございます。「私ども行政庁の適切な政策判断、あるいは説明責任の確保に資するために、業者の方々に対しまして、営業報告書の提出をお願いすることが適当だと。

ただしその内容については、必要最小限の内容とする必要がある」ということでございます。

もう一つの柱、社会的規制の見直しでございます。ここには3つございまして、**が**運航管理制度の導入でございます。「現在は、内航海運業法上は安全に関する規制は行われていないわけでございますが、先ほど申し上げたとおり、許可制を登録制に緩和して、必要最低限の事項のみを審査することとするに当たっては、安全確保のための事後チェックの仕組みを構築することが必要である」ということでございます。

「このために、運航管理規程の作成・届出、運航管理者の選任・届出を義務づけるとともに、是正措置命令制度を導入することが適当だ」とされてございます。

が、船員の乗組み体制の見直しでございます。船員の乗組み体制については、船員法、船舶職員法の2つの観点から定められているわけでございますが、次のような見直しを行うことが適当であるとしてございます。

1点目が、労働時間規制等の見直しでございます。「労働時間規制の合理化・弾力化を図るとともに、恒常的な長時間労働の実態を是正するために、現在の8時間労働等の制度は維持しつつ、新たに労使合意による時間外労働を認めることとする」ということでございます。

ただし、「総労働時間については、1日当たり最大14時間等の枠の中でやっていただく」という内容でございます。

「また、安全運航の確保のため、必ず船員に乗り組ますべき安全最少定員に加えまして、

労働時間規制の遵守を確保するために、標準定員を設定する。この定員を割り込むような船舶につきましては、必要に応じて頻繁な監査を行う。あるいは、監査情報照会システムの活用等によりまして、船員労務官によります事後チェック体制を強化する」としてございます。

「このほか、雇入契約の公認制につきまして、申請者の負担軽減を図るため、これを届出制に緩和するとともに、電子申請化を推進する」としてございます。

2番目が、配乗基準の弾力化等でございます。一つは、航行の安全確保といった観点から、「船橋の航海当直を担当する乗組員は、最低1名を海技免状受有者とする」としております。

「また、船舶技術や業務実態を踏まえて配乗基準を弾力化するため、安全の確保に支障が生じず、労働時間規制についても遵守ができると認められる船舶につきましては、甲板部乗組員と機関部乗組員の兼務を認めることとする」ということです。

「さらに、沿海区域と近海区域の間に船舶安全法上の限定近海に相当する航行区域に係る配乗表を新たに設けまして、資格要件等を緩和する」としております。

が、海上労働力の適正かつ円滑な移動の確保でございます。) 常用雇用型船員派遣事業の制度化でございます。「近年、海上運送事業者におきましては、予備船員まで含めた船員を自社で雇用、訓練することが経営的に困難な状況となっております。こういった中で、需給に応じて必要な乗組員を確保する場合には、事業者間において一々船員を転籍させる等の対応が行われているところでございますが、船員にとっても雇用の安定を確保することは困難な事態となっている。また、教育訓練を行うべき企業が分散することによりまして、船員にとって十分かつ体系的な教育訓練を受けることができないということも懸念される状況」となっております。

「こうした問題点を解決するためということで、船員の雇用関係が常時雇用の形態であって、供給元に一元的にある場合に限って派遣事業という形で認めていこうと。あわせて、派遣船員の労働に係る派遣元と派遣先の責任関係等を明確にすること等を内容としたし、法改正を行いまして、船員派遣事業を新たに制度化していくことが適切である」としてございます。

2点目が、無料船員職業紹介事業の拡充でございます。「経営環境が厳しい中であって、新規学卒者等の若年船員の雇用が減少してきております。そういったことで、将来的な船員不足が懸念されているわけでございますが、船員教育を行う学校等につきましては、船

員職業安定法の改正を行いまして、現在、国以外には船員や船舶所有者を代表する団体等に限られております無料船員職業紹介事業を行うことができる者として、これらの学校を含めていくことが適切である」ということを記述してございます。

(3)が4つの柱のうちの3つ目でございます。適切な事業基盤の形成。船舶共有建造制度を活用した物流高度化船の建造促進でございます。

10ページの下にいきまして、(4)新技術の開発・普及ということで、次世代内航船(スーパーエコシップ)。

で高度船舶安全管理システム。

12ページで、環境対応型の新技術ということについて、それぞれ記述をさせていただきます。

最後に「おわりに」ということで、先ほど御説明がございましたとおり、「国、民間の内航海運関係者は、本答申で示した方向に沿って、最善の努力を尽くしていくことを期待する。

当審議会としても、今後の諸情勢の変化等をみながら、必要に応じ意見を述べていくこととする」ということでまとめられてございます。

あと、資料の別とじになっているかと思いますが、下に赤字が入った形でまとめた資料がございまして。これは8月におまとめいただきました中間報告に係る文案につきまして、今回の答申(案)で、これまで御議論いただいた中で御修正をいただいたものをまとめて整理したものでございます。

以上でございます。よろしく申し上げます。

分科会長 ありがとうございます。

ある程度時間をかけてやっておられたわけですね。わかりました。

ただいま御説明いただいた答申(案)につきまして、これまでいろいろ議論されてきたということでございますけれども、御意見、御質問ございましたら、どうぞ御自由にやっていただけませんか。

どなたかございますか。

よろしいでしょうか。

御質問がないようですので、このような答申(案)を御承認いただけるということによりよろしいですね。

〔「異議なし」の声あり〕

分科会長 ありがとうございます。

局長、何か。

海事局長 どうもありがとうございました。

もうちょっと議論があるかということで、申しわけございません、今、副大臣を呼びに行っております。副大臣の方からお礼の言葉を申し上げたいと思います。

分科会長 どうぞ。

全日海 この答申の問題ではないんですけど、答申に当たりまして、ちょっと要望をしておきたいと思うんです。

といいますのは、今回の内航海運政策、船員政策、いろいろ規制の見直しに蠍蠍内航海運の健全な発展を目指すということが基本的な考え方で、そのためにいろいろ規制の見直しとかをやらうとするまとめができています。

お願いなんですけど、内航海運も非常に厳しい状況にあるということがまず1点と、それから内航船員がなかなか育ちにくいという問題が1点あるわけです。

そういったことから、ややもすると外国人労働力の導入とか、カボタージュ規制の緩和といった問題が、世間で論議されるといったようなことが伝えられているわけです。このような内航の健全な発展を期すためには、外国人労働力の導入とかカボタージュ規制の緩和がされないよう、適切な政策推進を、この際強く要請をしておきたいと思いますので、よろしくをお願いします。

分科会長 これは御要望であって、この内容自体はこれでよろしいですね。

全日海 要望ですので。

分科会長 よろしいですか。わかりました。

それでは、このとおり承認ということでよろしくをお願いします。

事務局の方にお返しします。

総務課長 どうもありがとうございました。

国土交通副大臣あいさつ

総務課長 それでは、佐藤副大臣が来られましたので、副大臣から御礼のごあいさつを申し上げます。

副大臣 副大臣の佐藤でございます。

交通政策審議会海事分科会の答申の取りまとめに当たりまして、一言ごあいさつを申し上げます。

委員の皆様には、平素より海事行政の推進につきまして、格別の御支援、御協力を賜り、この場をおかりしまして厚く御礼を申し上げる次第でございます。

ただいま、本年5月に諮問させていただきました「内航海運の活性化による海上物流システムの高度化について」の答申をおまとめいただきました。

三村海事分科会長さん、杉山内航海運部会長さんを初め、委員の皆様におかれましては、御多忙の中、精力的に御審議を賜り、厚く御礼申し上げる次第でございます。

内航海運をめくりましては、物流の効率化、また地球温暖化対策、環境保全等に対する要請が高まる中で、ますます大きな社会的役割を果たすことが期待されておるところであります。

私も国土交通省といたしましては、このような期待に十分こたえ得るよう、この答申を踏まえまして、内航海運を活性化するための施策を積極的に推進してまいり所存でございます。

委員の皆様には、今後とも海事行政に対する御指導、御鞭撻をよろしくお願い申し上げます。簡単ではございますが私のあいさつとさせていただきます。

本日はまことにありがとうございました。

総務課長 ありがとうございました。

副大臣におかれましては次の予定がございますので、ここで退席されます。よろしくお願い申し上げます。

副大臣 では、失礼いたします。よろしくどうぞ。

総務課長 次の議題は「適正船腹量について」でございますが、ここで約5分間の休憩を入れさせていただきたいと存じます。35分をめでに再開をさせていただきたいと思いません。どうぞよろしくお願い申し上げます。

〔暫時休憩〕

議 事

(4)「内航海運業の用に供する船舶の平成15年度以降5年間の 各年度の適正な船腹量について」答申(案)について

総務課長 まだ5分たっておりませんが、再開させていただいてよろしゅうございますでしょうか。

それでは、次の議題の審議をお願いいたしたいと思います。適正船腹量の関係でございます。

分科会長、よろしくお願ひいたします。

分科会長 これは先ほどの答申の中で、今後は廃止すると挙げられた項目なんですね。そうですね。

海事局長 今、法律でこれをやらなきゃならないことになっておりまして、これで法律改正いたしますとこれはなくなると。そういう意味で最後の。

分科会長 最後の審議になるわけですね。わかりました。

それでは、今のようなことですが、次の議題に移らせていただきます。「内航海運の用に供する船舶の平成15年度以降5年間の各年度の適正な船腹量について」答申(案)について審議してまいりたいと存じます。

事務局の方から御説明をお願いいたします。

国内貨物課長 貨物課長をしております惟村と申します。資料4について説明させていただきます。座って失礼させていただきます。

お手元の資料4、平成15年度～19年度の内航適正船腹量について説明させていただきます。1ページをおめくりいただきたいと思います。あわせまして参考資料、カラーのついたものでありますが、これと一緒に見ていただきたいと思います。

まず、適正船腹量の策定でございますが、参考資料の一番最後のページに参照条文、内航海運業法(抄)が出ております。この適正船腹量の策定につきましては、内航海運業法第二条の二に基づきまして、「国土交通大臣は毎年、当交通政策審議会の意見を聞きまして、当該年度以降5年間、15年度から5年間につきまして、適正な船腹量を船種ごとに定めなければならない」となっております。これは法律の規定でこうなっております。

それで「第3項で定めた後、これを遅滞なく告示しなければならない」ということになっております。

こういうことで、法律上義務として定められておりますので、先ほどもお話がりましたが、次の通常国会で仮に法律が改正されれば、これが最後になろうかと思えます。

対象の船種であります。内航海運業法施行規則第一条の二で、それぞれ油送船（タンカー）、セメント専用船、特殊タンク船、自動車専用船、土・砂利・石材専用船、そしてそれ以外の貨物船、俗に言われます貨物船ですが、この6の船種ごとに適正な船腹量、このくらい船があるべきであるというような量の見通しを立てなさいということになっておりますので、今回その御審議をお願いします。

資料4の2ページをお開きいただきたいと思えます。どのような形で適正船腹量が算定されているかということであり。左上、まず ですが、主要品目別需要量等の見通しを立てさせていただきます。これはそれぞれの荷主企業、タンカー組合などからのヒアリング、あるいは政府のさまざまな統計資料を用いまして、主要品目の今後の需要等を見通しを立てさせていただきます。

具体的には次の3ページにございますが、例えば粗鋼国内需要量等につきましては、15年度から19年度まで、基本的には鉄鋼連盟からのヒアリングを中心に想定をさせていただいております。

また2ページにお戻りいただきたいと思えますが、次に でございます。主要品目の需要量等の実績と内航輸送量実績から海送比率を設定する。これは簡単に申し上げます、それらの輸送需要量を船が何%運んでいるのかという比率を設定する作業でございまして、これは特殊な事情がない限り、過去3年間の平均値を使わせていただいております。

この と をそれぞれ掛け合わせまして、船種ごと、タンカー、あるいは貨物船ごとの年間の輸送量を想定いたします。想定をいたしましたのが5ページにございますが、このような形で貨物船、セメント船、自動車専用船、鉄鋼はどのくらいか、石灰石はどのくらいか、その他の貨物はどのくらいか。今後5年間の、それぞれ毎年ごとの年間の船種別の輸送量を想定することになります。

そして として、年間の輸送量を次に月間輸送量に修正いたします。過去3年間の平均月ごとの係数を取りまして、一番平均値に近い、大体私どもの経験から、上から4番目の月の月間輸送量を割り出すという作業が でございます。

次に下の ですが、船種ごとの輸送量の実績と船種別の現有船腹量からD/Wまたはm3とありますが、船種ごとの輸送原単位の実績を求めます。平たく言いますと、1D/W、あるいはタンカーなら1m3当たり月間何tを輸送したかという実績値を出します。

次に の作業でございますが、月間何 t 輸送したかという実績値をもとに、では月間何 t 輸送できるかという想定値、適正値を算出します。これが の作業でございます。6 ページになりますが、それぞれ貨物船、セメント専用船、自動車専用船等から船 1 D / W あるいは 1 m³ 当たり、月に何 t 輸送できるかという想定値を出しております。

例えば貨物船につきましては、15 年度は原単位が 6.74 となっておりますが、過去最高の原単位を示したのは平成 12 年度の 6.73 でございます。貨物船につきましては、老朽船が一番多くて、新造建設増に伴い、輸送原単位も今後上昇していくであろうという想定のもとに、過去一番高い数字から毎年 0.01 ずつを上乗せした形で、15、16、17、18 と設定しております。

自動車専用船につきましては、過去最高が 14 年度の 3.03 ですので、15 年度以降 3.03 を横ばいでやっております。

このように、それぞれの船種ごとに適正値、月間何 t 輸送できるかという数値を出しております。

また 2 ページの方にお戻りいただきたいと思いますが、 の月間どのぐらい輸送するか、そして の原単位、適正値はどのぐらいかという 2 つを用いまして、それを割りまして 1 D / W、または m³ 当たりの適正船腹量を算定いたします。それを D / W あるいは m³ から G / T への換算をいたします。貨物船の掲載は 1.7、タンカーは 2.18、その換算係数を掛けまして、G / T の適正船腹量を出すという作業を行っております。

結果は 7 ページになります。平成 15 年度～19 年度の内航適正船腹量ですが、まず貨物船につきましては、現有船腹量、平成 15 年 9 月 30 日現在、貨物船は 156 万 8000 G / T あります。D / W で換算しますと 260 万 9000 D / W になります。

15 年度の適正船腹量はどのぐらいかと、今までの方法で試算をいたしますと、貨物船につきましては 158 万 2000 G / T となります。現在の船腹量 156 万 8000 G / T から比べますと、適正船腹量から 1 万 4000 G / T 不足となります。ですから、適正船腹量を勘案しまして現在の船腹量を見ますと、若干の不足が生じているという数値になります。

16 年度は 157 万 t となりますから、9 月 30 日現在の現有船腹量に比べますと、約 4000 t の不足という形になります。こういう形で貨物船、セメント船、自動車専用船等々、すべて G / T あるいは D / W の数値をはじき出しております。

そして、一つここで御注意いたしたいのは、土と砂利と石材専用船でございますが、現在の船腹量が 64 万 G / T でございます。適正船腹量を計算しますと、15 年度中における

適正な船腹量は 62 万 7000 t でございますので、それとの比較ですと、15 年度においては現時点において 1 万 3000 t、船が余っているということになります。

16 年度は 8 万 9000 t、17 年度は 21 万 t、18 年度は 22 万 t 余ることになりますが、注 4 を見ていただきたいと思います。土・砂利・石材専用船については、今、関西空港の 2 期工事・中部国際空港の工事がありまして、これがピークを過ぎますことから船が余ってくる。このような数字が出てくるという結果になるわけでございますが、現実的にはそれぞれゼネコンですとか建設会社、土木会社が持っております自家用船を、関西 2 期工事に用、あるいは中部国際空港の工事用等としまして、自家用船を臨時に営業船ということで、臨時投入の許可をとりまして投入している数値が約 21~22 万 t でございますので、それを差し引けば、ほぼ適正な船腹量で、今後とも続くという試算ができるかと思えます。

7 ページの 3. が結論でございますが、数字ですとちょっと見にくいだらうということで、参考資料にグラフで書かさせていただきました。今までの が実績でありまして、15 年度以降、赤い が今回適正船腹量を見積もった数字でございます。

例えば貨物船のところ、15 年度はマイナス 0.9 となっております。これはすべて D / W の方のグラフでございます。貨物船の現有船腹量が 260 万 9000 D / W。それに対しまして、15 年度は 263 万 2000 D / W で、2 万 3000 D / W 不足するということでございます。この 2 万 3000 というのはマイナス 0.9 に当たるという数値であります。

16 年度は 7000 D / W 不足する。この 7000 D / W の不足はマイナス 0.3 ということで、9 月 30 日現在の船腹量に比べまして、この船腹量が続ければ、15 年度末、16 年度、17 年度、18 年度それぞれどのくらい不足するか、あるいは余るかという表であります。

こうやって見ていきますと、貨物船はほぼ横ばい、セメント船は公共事業等々の落ち込みで、今後セメント需要もそんなに伸びないだらうということで、船余り現象は当分続くであろう。自動車専用船は、不足状況が続くのではないか。

次のページをごらんいただきたいと思います。土・砂利・石材船は、今後大型公共工事の減少に伴いまして船余りが続きますが、先ほど説明させていただきましたとおり、ゼネコン等の自家用船の投入が減りますと、これがほぼ適正な数値になるという見通しであります。

油送船につきましては、現在 15 年度も 5.8% の船腹過剰、16 年度以降も過剰等が続くという予想であります。タンカーにつきましては非常に季節変動が激しゅうございます。これは先ほどお話ししましたように、上から 4 番目の平均的な月の船腹量を算定させてい

ただいておりますので、非常にタンカーが激しく動く1月、2月あたりは相当タイトな状況ではないかと思えます。

特殊タンク船は若干船が余っていて、ある意味では適当な余りぐあいの量がずっと続くのではないかという見通しであります。

以上が、今回平成15年度～19年度の適正船腹の需給見通しにつきまして御提示させていただいた内容でございますが、この適正船腹量と言いますのは、内航海運業法第二条の二・第1項に基づき、著しく船が余っている状況のもとにおきましては、最高限度量を国土交通大臣が設定することになっておりまして、最高限度量が設定された場合には、船舶をふやす許認可が一切停止にされるという規定がございます。

過去2回ばかり発動されておりますが、やはりこのような現在の規制緩和、あるいはその辺の調整等は市場が決めるという大きい原則のもとでは、非常に時代に合っていないのではないかということで、次の法律改正のときはこの規定を落とすことになっております。

最高限度量の規定が落ちますと、その前提としての適正船腹量を毎年決めるという規定も連動しておりますので、自動的に落ちることになると思えますので、くどいようでございますが、一番最初にお話ししましたように、先ほどの答申を踏まえまして、今回が多分最後になるだろうということで御紹介させていただきます。

以上でございます。

分科会長 ありがとうございます。

質問だけど、改正後と現行というのは、何か基準を変えているんですか。

国内貨物課長 ちょっと表現が悪いかもしれませんが、現行というのは、例えば貨物船の15年度のマイナス0.9、これは16年度になればこのマイナス0.9は、私どもそのまま残しております。ですから、過去適正船腹量を想定いたしました、その最初の年の数値がこの黒い現行というところでございますが、表現が確かに、会長がおっしゃるようにちょっとまずいかもしれません。

毎年毎年5年ずつ想定しているわけですが、その最初の年の数値をずうっと残してあるということでございます。

分科会長 はい、わかりました。

それでは今の御説明、法律に基づく必要な事項ですので、これについて何か御意見ございましたらよろしく申し上げます。

どうぞ。

委員 4ページの表の見方なんですけど、先ほどの答申ではこれからモーダルシフトが起きて、内航海運の重要性がますます高まってくるんぞとうたっているわけですが、海送比率の数字を見ますと、すべての品目について15年度と全く横ばいとなっているわけですが、どうせ必要性がなくなるんだらうから、仮に置いていくということなんですか。それとも、シフトはそもそもあんまり起きないんだらうというお考えが根底にあるわけなんですか。その辺はどうなんですか。

国内貨物課長 過去3年間の平均値を置いておくと、セメントだけは過去3年間の平均値ではありませんが、ほかのところは大体海送比率、実績を見てみますと、そんなに変動がありませんので、過去3年間の平均値を使っている。

例えばセメントの場合は海送比率が順調に伸びておりますので、今後も比率はアップするんだらうということで、過去3年間の平均でなくて、過去の一番の高い数値を使っておりますが、モーダルシフトという政策的な観点がありますが、あくまでも実際の実績に基づいて、どちらかといえば固めの需要予測をしていくという原則でやっておりますので、モーダルシフトで私ども、海送比率が上がるのは期待しておりますが、期待値は入れておりません。

分科会長 よろしいですか。

ほかにどうぞ。

委員 最後ということですので、そんなに力を込めた質問ではないですけども、7ページのところでそれぞれについて書いた後、下に小計と書いて合計した数字がありますね。この合計した数字というのは、土・砂利・石材は除いてありますが、ほかのものについても違う船種の間での融通とか何とかというものはほとんどないんだとすると、この合計の数字はどういう意味を持つものだと考えればよろしいんですか。

国内貨物課長 私ども、内航船が全体的に余っているかどうかと聞かれた場合の一つの指標という程度で考えておりますので、あくまでも基本は貨物船は貨物船、タンカーはタンカーだと思います。それは先生のおっしゃるとおりだと思います。

ただ、内航船全体はどうだと聞かれた場合に、船種ごとにそれぞれ違いますが、一般的に答えますとこうですよという、傾向を出すためのものがございます。

委員 わかりました。ありがとうございます。

分科会長 ほかによろしいでしょうか。

最後だということもあるんですけど質問もないようですので、内航適正船腹量について

御異議がないものとして、このように答申することといたしたいと存じます。よろしいでしょうか。

〔「異議なし」の声あり〕

分科会長 ありがとうございました。

以上をもちまして、本日の議事は終了いたしました。委員の皆様には御協力、ありがとうございました。

事務局の方に進行をお返しいたします。

総務課長 ありがとうございました。

本日は2つの答申を取りまとめていただきまして、本当にありがとうございました。

海事局長あいさつ

総務課長 ここで海事局長の驚頭より、一言御礼のごあいさつを申し上げます。

海事局長 海事局長の驚頭でございます。本日は2つの答申をいただきまして、まことにありがとうございます。

まず最初の、「内航海運の活性化による海上物流システムの高度化について」につきましては、先ほど副大臣からも申し上げましたとおり、この5月から7カ月にわたりまして、杉山部会長の御努力と、それから千速前会長、三村会長の御指導によりまして、本日御答申をいただきまして、まことにありがとうございました。

先ほど会長からもお話ありましたとおり、かなり長い間いろいろな議論がされまして、まとめられたという大変意義深いものでございますので、私どもこれを受けまして、法律改正、あるいは法律に基づかないものにつきましても、施策の中で十分に反映をしていきたいと思っておりますので、また我々のこの答申の実施状況などにつきまして、御意見、御指導いただければということを考えております。

それから、もう一つの適正船腹量の策定につきましても、こういう時代の流れの中で今までのようなやり方では多分だめだということで、ことしが最後になるだろうと思っておりますが、自由な競争をする一方で、内航海運、大変今厳しい状況にございますので、そういう中で競争と、ある意味では安全の確保を両立させるように、私ども努力していきたいと思っております。

どうも本日は、大変ありがとうございました。

総務課長 ありがとうございました。

以上をもちまして、交通政策審議会第8回海事分科会を閉会いたします。本日はお忙しいところ、まことにありがとうございました。

閉 会