

平成17年3月14日（月）

於：国土交通省11階特別会議室

交通政策審議会 第9回海事分科会議事録

国土交通省

目 次

開 会	1
海事局長挨拶	1
資料確認	2
(1) 海事分科会長の互選、海事分科会長代理の指名について	2
(2) 鉄道建設・運輸施設整備支援機構の造船業構造転換業務に係る 平成17年度の納付金率について	4
(3) その他	15
閉 会	15

開 会

○造船課長 定刻となりましたので、ただいまから第9回海事分科会を開催させていただきます。本日は皆様、ご多用のところをご出席賜りまして、まことにありがとうございます。私は事務局を務めさせていただきます海事局造船課長の丸山でございます。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、よろしくお願いいたします。

委員の皆様におかれましては、3月12日で任期満了となった後、全員再任されておられます。また、本日の審議に当たりましては、2名の方に臨時委員にご就任いただいておりますので、ここで委員、臨時委員のご紹介をさせていただきます。

正面奥からでございますが、圓川隆夫委員、杉山雅洋委員、三村明夫委員。山村レイコ委員におかれましては、本日は急遽ご欠席という連絡をちょうだいしております。臨時委員といたしまして、石渡博委員、立石信義委員。以上でございます。

本日は委員総数6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条による定足数を満足しておりますことをご報告申し上げます。

続きまして、出席しております国土交通省職員をご紹介します。

中央、海事局長、矢部でございます。海事局次長、星野でございます。技術審議官、富士原でございます。参事官、荒井でございます。それから、私の右手は事務局をしております造船課の職員でございます。よろしくお願いいたします。

海事局長挨拶

○造船課長 議事に先立ちまして、海事局長より一言ごあいさつ申し上げたいと存じます。

○海事局長 第9回交通政策審議会海事分科会の開催に当たりまして、一言ごあいさつを申し上げます。

委員の皆様におかれましては、本日大変ご多忙の中、本分科会にご出席を賜りまして、まことにありがとうございます。平素より海事行政に対しましてご理解、ご支援をいただいていることに対しまして、この場をおかりいたしまして、厚く御礼を申し上げます。

中小型造船業は国内物流の4割を担う内航海運業や漁業に対する船舶の供給とともに、地域経済の発展や雇用の安定に大きな貢献をしております。その果たす役割には非常に大

きなものがございりますが、一方で内航船や漁船の建造需要の低迷、鋼材価格の高騰や需給の逼迫等によりまして、昨今中小型造船業を取り巻く環境は非常に厳しいものがございませぬ。

このような中で、私ども国土交通省といたしましては、内航物流におきますコストの削減、環境負荷の低減が期待されますスーパーエコシップ等の新技術の実用化、普及の推進、それから技能者の高齢化に対応した人材育成事業に対する支援など、中小型造船業の技術基盤、経営基盤の強化に積極的に取り組んでいるところでございませぬ。さらに内航海運そのものの活性化を図るために、さまざまな施策を講じているところでございませぬ。

さて、本日は鉄道建設・運輸施設整備支援機構が行っております中小型造船業の構造転換業務におけます平成17年度の納付金率についてご審議をお願いしたいと思っております。本件を含めまして、今後の海事行政に対し、引き続きご指導、ご助言等を賜ればと存じます。何とぞよろしくお願ひを申し上げます。

以上、簡単ではございませぬが、私からのあいさつとさせていただきます。

資料確認等

○造船課長 資料の確認をさせていただきます。議事次第のあとの配付資料一覧のとおりにお配りさせていただいております。不足等ございましたら、お知らせください。

また、本分科会につきましては、情報公開の観点から会議全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ひいたします。

議 事

(1) 海事分科会長の互選、海事分科会長代理の指名について

○造船課長 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。

初めに、本日は委員の皆様が全員再任された後の最初の海事分科会となりますので、交通政策審議会令第6条第3項によりまして、分科会長を互選いただくこととなります。どなたかご推薦ございませぬでしょうか。

○委員 僭越ですが提案させていただきます。まことにご多忙のところ、恐縮に存じますが、造船・海運にも関連が深く、鉄鋼連盟の会長として幅広くご活躍中の三村委員に、引

き続き分科会長をお願いしたらいかがかと存じます。

○造船課長 ありがとうございます。

ただいま杉山委員から三村委員に分科会長をお願いしたいとのご提案がございましたが、いかがでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

○造船課長 それでは、皆様、異議ないようでございますので、三村委員に分科会長をお願いいたしたいと存じます。

それでは、三村分科会長にごあいさつをいただきまして、その後議事進行をお願いいたしたいと存じます。三村分科会長、よろしくお願いいたします。

○分科会長 ただいま海事分科会長にご推挙いただきました三村でございます。鉄鋼業界一つをとっても、世の中目まぐるしく変わっております。国際的な資源インフレと国内のデフレとのねじれ現象。また、我々の想像をはるかに上回る中国の急速な成長が、国際的にも、国内的にも数々の問題を引き起こしております。

さらに、日本経済の中で、今回の景気回復というのは製造業が主導したものと考えます。10年の失われた時の後によりやく製造業自身が何とか合理化して、国際競争力をもう一度確保し、あるいは技術を核としながら懸命な努力をし、ここまで来たことが成功の理由だと思えます。

こういう環境の中で、やはり海事分野を取り巻くいろいろな変化を踏まえながら、日本経済にとって非常に大切なこの分野をいかに強化していくかということは、大きな課題だと思えます。

また分科会長に推挙されまして、使命の重さをひしひしと痛感いたしておりますが、ぜひとも皆様のご協力を得て、進めさせていただきたいと思えますので、よろしくお願いいたします。

それでは、議事次第に沿って議事を進めさせていただきたいと思えます。まず交通政策審議会令第6条第5号に基づきまして、私から分科会長の代理を指名させていただきたいと思えます。

分科会長代理を引き続き杉山委員をお願いしたいと思えますが、よろしゅうございますか。

(「異議なし」の声あり)

○分科会長 ありがとうございます。

議 事

(2) 鉄道建設・運輸施設整備支援機構の造船業構造転換業務に係る

平成17年度の納付金率について

○分科会長 続きまして、議事次第(2)「鉄道建設・運輸施設整備支援機構の造船業構造転換業務に係る平成17年度の納付金率について」に移らせていただきます。事務局より説明をお願いいたします。

○造船課長 それでは、ご説明させていただきます。資料3をごらん下さい。

今回お諮りする造船業構造転換業務に係る平成17年度の納付金率について、今までの経緯から今回お諮りする事項までを1枚にまとめさせていただいております。

資料3の左側でございますが、構造転換業務の概要でございます。平成10年度から12年度に中小の造船業における需給のアンバランスを解消し、経営難に陥った中小の造船事業者の円滑な市場からの撤退を図るために、セーフティーネット策として、当時の造船業基盤整備事業協会、現在は鉄道建設・運輸施設整備支援機構と組織が変わっておりますが、ここで土地及び設備の買収事業を行いまして、それに対する構造転換業務ということと現在フォローを続けている最中でございます。

仕組みのあらましは左上に図がございます。図の左側が買収の対象となった造船事業者でございますが、造船事業者の設備及び土地を正常な取引価格で買収いたしまして、その買収した資金をもって当該事業者は債務の弁済や退職金の支払いなどに充当して円滑に市場から撤退できるようにしたというものでございます。

買収資金については、政策投資銀行及び市中銀行から調達いたしましたが、その償還原資として、買収した設備及び土地の譲渡収入と、直接の受益者にあたる残存事業者すなわち中小の事業者で撤退しなかった事業者が、船舶建造の都度、今回ご審議いただきます一定の納付金率をベースに支援機構に払う納付金がございます。

納付金率については毎年度国土交通大臣が決めることになっており、それに当たりましては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。その際、船舶の受注見通し、あるいは支援機構の業務の見通しを基礎といたしまして、中小の造船事業者における経営の安定に支障を与えないよう配慮するというを基本としております。すなわち、

事業者の負担を抑えつつ、平成22年度までに事業収支が相整うような適切な納付金率にするということでございます。この平成22年度と申しますのは、特殊法人の整理合理化計画の閣議決定の中で目標とされた、この事業の終了年度でございます。

なお、平成13年度の当交通政策審議会の海事分科会におきまして、平成22年度までの納付金率が示されましたが、その際、22年度までの一旦決めた納付金率に変更がなく、かつ建造需要の見通しや支援機構の業務の見通しに大きな変更がない場合には、分科会を開催せず分科会長一任として処理するということが決定されております。

右のページをごらんいただきますと、表が2つございます。上のほうの納付金収入の見通しという表の一番下の欄に、参考として平成13年度に示された納付金率が示されております。平成11年度から14年度までは0.05%。それ以後0.1%が2年続いて、17年度から0.15%という形で定められておりますが、これが変更されないで計画どおりの場合は、海事分科会を開催せずに分科会長一任ということになっており、平成14年度、15年度は平成13年度当初に決めました納付金率そのまま踏襲しておりましたため、当分科会を開催されませんでした。その旨分科会長にお諮りし、分科会長のご判断をいただいて、その年の納付金率を定めてきております。

本年度に関しましては、17年度の納付金率を定めるに当たりまして、そのまま何もしませんと0.15%ということでございますが、今回これからご説明申し上げますが、建造需要の見通し等諸般の状況を勘案いたしまして、0.15%とされていたものを0.10%に下げたいということが今回のお諮りするポイントでございます。また、平成18年度以降も表のとおりに変更させていただきたいということで、これからご説明申し上げたいと思います。 手続的なお話を申し上げますが、資料2をごらん下さい。今申し上げましたような背景のもとで、去る3月7日に国土交通大臣より奥田交通政策審議会会長に先ほど申し上げました内容の諮問がなされております。それが資料2の1ページ目でございます。そして、資料2の2ページ目には、3月8日付でございますが、奥田交通政策審議会会長から交通政策審議会海事分科会に審議が付託されております。本日はこれに基づいてご審議いただくということでございます。

それでは、詳細につきまして、私どもの課長補佐よりご説明させていただきます。

○造船課課長補佐 造船課の宮武でございます。

最初に中小造船業の現状と対策ということで、資料4に基づきましてご説明さしあげま

した後、資料5、資料6に基づきまして、それぞれ今回の納付金率を設定するに当たっての必要な情報といたしまして、建造需要の見通しと、支援機構の業務の見通しをご説明させていただきます。

資料4をごらんください。1枚めくっていただいて、中小造船業の現状について、上の枠に囲った3つのポイントを下さい。中小型船の建造量につきましては、左下のグラフにもございますように、平成9年度以降急激に減少しております。平成11年度には、総トン数ベースで平成4年度の4分の1まで減少しております。平成12年度は、若干回復しておりますもののその後は横ばいということで、依然として厳しい状況であると考えております。

特に内航貨物船の建造造船所につきまして個別に見たところ、平成2年から5年の3年間に2隻以上建造実績がある造船所が104社ございました。これが平成13年から16年の3年間では31社となっており、およそ70%減少しております。我々が把握しているところによりますと、多くは修繕業に特化した、あるいはブロックの建造で大きな造船所の下請けに移行した、あるいは一部の造船所においては発注が堅調な近海船の建造に移行したということで、内航貨物船の建造から別のところにシフトしているという状況が見受けられます。

さらに平成16年度になりまして、鋼材の需給の逼迫が顕在化いたしました。右下のグラフは、中小型造船工業会でとられた鋼材納入の遅れの日数のアンケート結果ですけれども、90日以上遅れているという造船所もあり、30日を超える一月以上の遅れというものが半数近くにのぼっているという状況でございます。これが建造工程に影響を与えるという状況が出ております。

このように中小の造船業はかなり厳しい状況だという前提で、納付金率を考える必要があるのではないかと考えております。

2ページ目をごらんください。中小造船業に対する対策について、(1)から(3)は基本的に中小企業庁ベースの業種横断的な仕組みであり、(4)につきましては、造船業独自の対策でございます。

この中で(1)、経営基盤の強化というところで、経営革新支援法というのが平成12年12月に制定されておりますが、これに基づく特定業種として船舶関係が指定されております。翌年には経営基盤強化計画を承認いたしまして、この計画を5年計画で現在実施中という状況でございます。これに基づきまして、金融あるいは税制上の優遇措置が受け

られるという状況になっております。

最近の動きで、(2)の統合3法のところでございますが、さらに支援措置を新しいものに変えていこうという動きが、今国会で審議されております。基本的には(1)を含めた整理でございますけれども、新しい観点といたしまして、異なる分野で事業を営む中小企業が連携する場合に、それを支援する制度というのが新たに設けられるという予定でございます。これにつきましては、現在審議中で、この4月にも施行される予定で、今進んでいるところでございます。

(3)につきましては、ちょっと古いのですけれども、平成10年に中小信用保険法に基づく特定業種に船舶の製造修理業が指定されておまして、信用保証協会の信用保険を一定の限度額の倍額まで利用することが可能という仕組みがございます。

さらに(4)につきましては、これは平成16年度からの新しい事業でございますが、造船産業は技能者の約半数が50歳以上の高齢者となっております。この方々が今後10年程度で退職されていきますと、船をつくるのに非常に支障を来すという可能性がありますので、この技能をいかに若い人に傳承していくのかということが課題となっております関係で、私どもといたしましても、中小型造船工業会さんが行われます事業に対しまして、補助金で支援するというを行っております。具体的には次世代を担う人材に効率的な訓練を施す、あるいは人材データベースを構築するということに対する支援でございます。

抜本的な対策をとりにくい状況ではございますが、なるだけ我々国サイドといたしましても可能な措置をとってまいりたいと考えております。

3ページ以降につきましては、データのなものとして添付させていただいております。この中で3ページのグラフをご説明させていただきたいと思っております。これは中小造船業の売上高及び営業利益率の推移でございます。この中で赤の折れ線、中小造船業の営業利益率というのが、製造業全般から見ましてもかなり低いところで推移しているのですが、14年、15年と若干回復したように見えるところがございます。これを推測いたしますと、先ほど申しましたように、かなりの造船事業者が絞られたと言うとおかしいですけれども、撤退されたところもございますので、その関係で見かけ上よくなったのではないかと考えておまして、必ずしもこれをもって中小造船業安泰というふうには、我々は考えるべきではないと判断しております。

以上、まず冒頭に中小造船業の現状ということでご説明させていただきました。こうし

た状況を踏まえた上で、納付金率に移らせていただきたいと思います。

続きまして、資料5をごらんください。これは建造需要の見通しをつくる際に我々がとりました手法と、各種考え方を織り込んでございます。

まず1ページ目のフローチャートをごらんください。

(1) GDPの将来見通しを活用し、それを(2) 主要な品目ごとに将来どういうふう
に製品がつくられていくのか。それが(3) 内航船でどういうふう
に輸送されていくであろうか。それに対しまして、船腹が過剰な状況が
いまだにございますので、(5) 過剰率を今後どういうふう
に織り込んでいくかということ。それに基づいて、(6) 必要船腹量
を予測いたしまして、一方で古い船はどんどん壊されていく
ということがありますので、さらに(7) 廃船量の予測を
いたしまして、その上で(8) 内航船の建造需要予測
をつくりました。それを今回の納付金の対象となり
ます船にあわせる形でふりにかけてまいりまして、
最終的に建造需要に予測をつけるということにも
ってまいりました。

これを具体的に説明させていただいているのが2ページ目
以降でございます。まず一番初めにござい
ましたGDPの予測は閣議決定で使われて
おります数字を使用いたしました。活用
させていただいております。

主要品目の将来予測という(2)がござ
います。これは内航船の輸送量に大きな
影響を与えと思われる主要品目の将来
の見通しにつきまして考えております。
GDPとの相関が具体的には出てこない
産品が多いものですから、なかなか予
測がつきにくいところがございます
して、例えば自動車あるいはセメント
は、最近の実績をそのまま横に延ばす
という形をとっております。ただ、石
油製品あるいは液化ガスの需要は、こ
れは関係機関から見通しが出てお
りますので、これを活用するという考
え方をとっております。

次の3ページをごらんください。こ
うしたものを踏まえまして、輸送量
の予測を行いました。これは先ほど
申しましたGDPとの相関が見られ
ないものにつきまして、実績をこ
のまま推移する、増えないという
想定のもとにやっております。例
えば輸送用機械、あるいはセメント
、鉄鋼、紙・パルプ、原油につ
きましてはそのまま推移するの
ではないかという想定です。石
油製品、LPGは、先ほど申し
ましたように、関係機関の出
しておられる見通しに基づ
きまして、例えば石油製
品であれば今後減少して
いくと推計しまして、数
字をつくっております。一
方で砂利・砂・石材は公
共工事と密接に関係する
ものがございますので、
これにつきましては個別
に、我々のほうで推計
いたしました。

次に4ページ目をごらんください。こうしたことをもとに船腹量を予測する必要がございました。これは現在の船腹量、あるいは輸送量から算出されます輸送効率が5年間で適正な輸送効率になるという前提、もちろん船腹の過剰が続くということであれば、建造量というのは減ってくるわけですが、ここでは5年間で適正な量に推移するという前提のもとに必要な船腹量を予測いたしました。先ほど申しましたように、砂利・砂・石材の専用船につきましては、平成13年から15年までの輸送量及び空港建設に係る埋立量の実績値からベースロードを算出いたしまして、それと今後の空港建設計画に係ります埋立量の推計などから必要船腹量を予測いたしました。その結果が下の表4でございます。

4ページ目の下のⅢになりますけれども、建造需要の予測には、内航船の廃船量の予測というのも非常に効いてまいります。船が古くなれば、船主さんとしましては当然輸送効率等の観点から船を壊します。それに伴い代替建造が発生するということにはなりますが、これにつきまして、我々は、過去4年分の船腹量の推移から船種別に各船齢でどれぐらい廃船されるのかという廃船率を算出いたしまして、船種ごとに今後何年にどれぐらいの建造量が出てくるかというのを推測いたしました。ただ、油送船につきましては、ヒアリングを行いましたところ、代替がおくれそうだったということでしたので、廃船の時期を若干高齢側に補正いたしました。

次に5ページ目でございますけれども、こうして必要な船腹量が算定されて、さらに壊される船の量がわかりましたので、これをもとに内航船の建造需要量を算出いたしました。

他方納付金の対象船舶はすべての船を対象としているわけではありませんので、対象船舶のシェアを算出いたしまして、掛け算しております。

納付金の対象船舶には、近海船あるいは輸出船、漁船も入りますけれども、近海船・輸出船につきましては、日本国内の論理だけではなかなか推測できませんので、予測が非常に難しい状況となっております。さらに漁船につきましては、水産庁からお聞きしたところでも漁業を取り巻く環境にも大きな状況の変化がないということですので、これらにつきましては、過去3年間の建造実績の平均値ということで考えさせていただいております。

これらをトータルいたしまして、建造量の予測をしたものが表の5でございます。2002年から2004年、これは実績、または実績の見込みでございます。右端の合計をごらんいただきたいのですが、2004年の実績見込みでは13万GT強という状況でございます。それが2005年、2006年だと22万GT、プラスアルファというところで推定しております。またその先になりますと、28.6万GTという推測を出しております。

これが、私どもが見通しをつくりました考え方と、出てまいりましたアウトプットでございます。この数字が冒頭ご説明申し上げました資料3の中に書き込まれている見通しの量でございます。

続けて、資料6についてご説明させていただきたいと思っております。これは納付金率についてという表題になっておりますけれども、支援機構の業務の見通しとそれを踏まえて建造需要と業務見通しと合わせて納付金率をどう設定するかということを書かせていただいた資料でございます。

1ページ目は支援機構がどういう業務を行っているかというご紹介でございます。幾つかある造船関係の業務のうち、2.事業内容の(1)構造転換業務が本件にかかわります業務でございます。造船事業者の方からここに入る納付金は、(1)の業務に充てられるということになっております。

4ページ目の表をごらんください。これは構造転換業務に必要な経費の見通しでございます。15年度までが実績、16年度が実績見込み。17年度以降が今回の納付金にかかわってまいります事業の見通しでございます。

現在この支援機構は買収した土地をまだ保有した状況になっております。広島県の呉にあります今村造船の跡地、それと鹿児島県指宿にあります山川造船鉄工の跡地の2カ所がございます。事業費が18年度と19年度を境に急に減少しておりますのは、平成18年度までに土地が売却できるという見通しに基づいております。その後は若干の業務費、これはいただいた納付金が最後誤差の修正などで還付が発生したりしますので、それを立てさせていただいております。基本的には管理業務につきましては18年度までという状況を想定しております。

一方、借入金相当でございますので、この返還が今年度から立ち上がって、以降ずっと続くということになっております。これに伴います元利につきましては、右端を見ますとトータルで15億弱ということになっております。

一方で、管理費につきましては、17年、18年というところまでは3,500万円という数字になっております。当然土地・設備等が売却されれば減ってきますので、19年以降につきましては減少し、トータルで6億7,000万という一般管理費を想定いたしました。この結果構造転換業務を平成10年度から22年度までの通算で見ますと、24億2,900万円の必要経費という見通しになっております。

それに対しまして収入でございますが、5ページに先ほど申しました建造需要見通しが17年、18年に22万総トン、19年から22年に28.6万総トンということでして、これに基づきまして、6ページをごらんください、収入の見通しをつくっております。これは一番上が先ほど申しました建造の見通しでございます。2番目の建造契約量というところは平成16年度の契約実績をもとに算出いたしました船価に基づきますと、17、18年度は12億円強、その以後は16億円強という建造契約量が発生するということとなります。

納付金は基本的に建造契約に対しまして納付金率を掛けますので、これをどう設定するかというのが今回のテーマでございます。先ほど申しました中小の造船業というのはまだ厳しい状況であるという前提がございましたので、ここで17年度に0.15%に上がるという平成13年度の設定を、先送りという形にして、17年、18年度は0.10%のまま推移。その後0.15%に上げて、最後に調整という形で、0.08%という設定にするという計画を立てましたところ、平成10年度から平成22年度までに13億9,000万円という納付金収入が得られることになっております。

さらにこの構造転換業務の収支全体を見たときにどうなるかが、最後の7ページでございます。下の支出のほうは先ほどご説明申し上げました内容でございます、24億円。収入につきまして、納付金のほかに現在ございます施設の譲渡収入は、簿価でございます7億2,600万円という数字を17、18年度に入れさせていただいております。その他につきましては、支援機構の自主的な努力で幾らかのお金を融通しているというところがございます、これにつきましてもある程度発生するであろうということで、収入として上げさせていただいております。

これらをトータルいたしますと、24億2,900万円ということで、収支が相整う見通しという結果をもちまして平成17年度納付金率につきましては0.1%ということが可能ではないかと。それと引き続く18年度以降につきましても、このような計画を立てておけば収支相償う方向で業務ができるのではないかとというふうに考えておきまして、事務局といたしまして、この数字を提案させていただいた次第でございます。

○分科会長 理解のためのご質問ですが、この制度を使って何社ぐらいが廃業したのですか。

○造船課課長補佐 2社でございます。

○分科会長 それ以降はない。最近はないということですね。

○造船課課長補佐 12年度までで終わっております。

○分科会長 それからもう一つは、廃業の成果が上がれば、我々の常識からすると当然船価が上がり、中小造船がそれによって経営が好転する。それが残存者利益という意味だと思えるのですけれども、実際はもう船価は相当上がっているのですか。資料では、収入をトン数で割ってみるとあまり船価が上がるとい見通しになっていないのですが、どうなっているのですか。

○造船課課長補佐 この見通しでは、船価が上がるという想定はしておりません。おそらく船価が上がっていくだろうという推測はあるのですが、船価の上がり方を具体的に定量化できませんので、安全サイドで考えて最新の船価をそのまま横に延ばして、見通しをつくらせていただいています。

○分科会長 コンサバティブな見通しと考えてよろしいですか。そうでないとつじつまが合わないんです。ただ単に残存者の負担だけ増えて、船価が上がるというメリットを享受できないという制度だと、何だかおかしい感じがしますが、この制度では残存者がメリットを享受できるという状況にはあるわけですね。

それでは、ただいまのご説明につきまして、ご意見、ご質問がございましたら、よろしくお願いいたします。何かございますか。

○委員 この制度で買収されたのは2社というお話があったのですが、一方で資料4の一番最初に、104社だったのが16年から3年で31社になったとありますから、実質的に廃業されているのはものすごく多いということでしょうか。

○造船課課長補佐 ここに出させていただいております104社が31社に減ったという数字は、内航船の建造実績があるというものだけカウントいたしまして、それ以外につきましては、その後段にございます修繕業、あるいはブロック建造に移行したというところがございまして、一体何社が廃業されたのかということにつきましては、正直なところ、データとして揃っていない状況です。

○技術審議官 若干ご説明申し上げますと、最近中小型造船業が非常に厳しい状況が続いているわけですが、実際このように厳しい状況になったのは最近五、六年でございまして、そういう意味で構造転換業務の後に、非常に厳しい内航船の不況が来たというふうにご理解いただきたいと思います。

現在数字上30数社が新造船の事業を行っているという数字になっておりますが、これ

は最近の実績がある造船所という意味でございまして、ほかのところは人を抱えながら、ブロックの外注を受けたり、あるいは修繕をやるということで、必ずしも新造船事業をやめたと宣言しているわけではございません。したがって、需要が出てくれば起き上がることもあり得るということでございますが、この状況がかなり長期にわたりますと、事実上新造船に復帰できない状況になるのではないかなと私どもは考えておりまして、そういう意味では内航の新造船をつくることのできる造船業というのはこの構造転換業務を実施した後、非常に長く続いた長期不況の中で大幅に減少して現在に至っていると理解しております。

したがって、この構造転換業務を実施したのは、1つは需給調整という意味がありますが、もう一つはいかに円滑に廃業させてあげるかという意味がやはり大きいです。ただ幸いだったのは、構造転換業務は非常に悪かった時期に3年間に限って行いましたがずっとやっているといとどんどん廃業者出てきて、残存事業者が大変な負債を抱えるところだったのです。

○委員 では、今後はないわけですね。

○技術審議官 ありません。

○分科会長 ほかに。

○委員 中小型造船工業会の会長の石渡です。ただいま事務局から説明がありましたように、今、中小造船業は大変厳しい状況に置かれております。特に今までお話にあったように、内航船の発注が激減したということで、造船所も淘汰されて、今では新造船がつくる造船所は非常に少なくなってきました。

こういう状況のときに、納付金率を考慮いただけるというのは中小型造船業界にとっては大変ありがたいことではございますが、1点だけお尋ねしたいことがございます。

収支計画では土地の売却収入、時期とか納付金収入について不確定な要素が含まれていると思いますけれども、仮にこれほどの収入が上がらず、最終的に欠損が生ずることになる場合、国及び支援機構はどのように対応されるのか、ご説明いただきたいと思います。

○造船課長 保有する土地の売却が想定どおり行かない、あるいは納付金が想定よりも少なくなるという状況は、造船事業者の責任で発生するという性格のものではない、事業者にとっては一種の不可抗力的な性格のものであらうと考えられます。

仮にこうした状況が最終に近づいた段階で発生した場合、これにどう対応するかは平成22年度が事業最終年度ということも勘案しながら慎重に検討する必要があるかと思

ますが、一義的には、納付金の増額をもって、いわゆる事業者の負担で対応するというのではなく、国及び支援機構がそれぞれの立場で責任を持って処理するということを基本とすべきと考えております。

○分科会長 よろしいですか。

○委員 基本的にこの考え方に疑問があるわけではないのですが、2点確認させていただきたいと思います。

資料3で、2の2つ目のポツで、回復基調が平成17年度以降という記述があります。それから4のところに行きますと、2つ目のポツで18年度以降、ほぼ似たようなニュアンスが書かれているのですが、17年度と18年度というのは同じような意味合いという形で理解してよろしいのかというのが1点。

それから、もう1点は、将来見通しがコンサバティブであれば、需要予測が当たるといふ保証はないわけですが、状況が悪くなったならば需要が下がるだろうと思います。また、その他の要因で上がることもあり得るのではないかなと思うのですが、そういう理解でよろしいのかというのが2点目です。

それから、もう一つは本日の検討内容とは全く関係ないのですが、世間の認識がおそらく大分ずれていると思います。と言いますのは、専門家の皆さんには内航海運、外航海運の区別は当たり前の話ですけれども、世間では果たして現状がどこまで認識されているのか。新聞紙上を見ますと、外航海運は我が世の春ということで、収支見通しの大幅改善ということが出されているものですから、その観点からいくと、中小造船業や内航海運の現状をちゃんと理解していただくような広報活動というのが今後要請されてくるのではないかなという感じがいたします。最後は全く私の感想でございます。

○造船課長 まず17年度と18年度の見通しでございますが、これにつきましては確かに回復基調にはあると考えますが、現在、非常に厳しい状況でございますので、納付金率に関しては同じようなレベルで対応すべき状況という判断をしております。

それから、実際の需要が予測したものと比較して上下に振れることがあるのではないかなどは、ご指摘のとおりだと思います。これにつきましては、納付金率の変更ということで、一応の対応はできる限りでやりますが、最終的にそれがマイナスに振れて、赤が出たときには、先ほどお話し申し上げたとおりのことで、逆に余った場合、余りそうな場合は最終的に極力納付金率を下げるといった操作をするとご理解いただければと思います。

広報に関しましてはまさにおっしゃるとおりでございますので、内航海運が今非常に大変

な状況に来ております。これにつきましては、私どももいろいろ省内で検討し、いろいろな対策を検討中でございますが、確かに世間がそういうことをあまり認識していないというのもご指摘のとおり、事実でございますので、私どももそれについては十分気をつけてやっていきたいと思っております。

○分科会長 ほかにご意見、ご質問ございますか。

ありがとうございました。ほぼ質問、ご意見も出尽くしたようですので、平成17年度の納付金率を、1万分の15から10に引き下げるということで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思っておりますが、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。それでは、17年度の納付金率については、そのように交通政策審議会会長に報告することにいたしたいと思っております。

議 事

(3) その他

○分科会長 議事次第にはその他とありますが、事務局から何かございますか。

○造船課長 冒頭ご説明申し上げましたが、平成13年度の海事分科会におきまして決定いただきましたとおり、今後、本日提示いたしました平成22年度までの納付金率に変更がなく、かつ建造の需要の見通し、あるいは支援機構の業務見通しに大きな変更がない場合は分科会を開催せず、分科会長に一任とさせていただきたいということで承認させていただきたいと思っております。

○分科会長 よろしいでしょうか。そのようにさせていただきたいと思っております。

閉 会

○分科会長 それでは、今回の議事はこれによってすべて終了させていただきます。ご参加の皆さん、ありがとうございました。今後ともよろしく願います。

— 了 —