

第12回 交通政策審議会海事分科会

平成19年2月16日

【事務局】 それでは、定刻となりましたので、ただいまから第12回海事分科会を開催させていただきます。

委員の皆様には、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海事分科会PTの課長補佐の藤田でございます。

本日は、委員及び臨時委員総員29名中24名のご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ので、どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、初めに冬柴鐵三国土交通大臣よりごあいさつ申し上げます。

【国土交通大臣】 皆さん、こんにちは。国土交通大臣の冬柴鐵三でございます。交通政策審議会海事分科会の先生方におかれましては、ご多忙の中、我々の国土交通政策推進に対しまして、日ごろより深いご理解とご協力を賜っておりまして、この席をかりまして、心より厚く御礼申し上げます。ありがとうございます。

さて、我が国は四面環海、周りが全部海でございます。人も物もこの海を越えて運ばれてくるわけでございます。そういう意味では、海運というものは、日本国民の生活、あるいは経済発展にとっても、決定的に重要な役割を担っていることは言うまでもございません。外航海運におきましては、貿易量の99.7%、運んでいただいている。また国内の貨物におきましても、内航のいわゆる海運というものによって38.4%、約4割がそのような船によって運ばれているわけでございます。

我が国の食料自給率は40%ということでございまして、60%を外国に仰ぐということは、我々の生命線がこの海運にあると言っても過言でないことは、もう明らかでございます。

しかしながらその海運の状況を見てみますと、特に外航海運でございますが、昭和47年には日本籍船は1,580隻を数えていたわけでございますが、平成17年には、一昨年

でございますが、95隻に減っています。そしてまた、この外航の日本人船員でございますが、昭和49年がピークで5万8,000人を数えていたわけでございますが、やはり、平成17年には、これがもうほんとうに2,600人ということで、しかも、多くの方々が団塊の世代といいますか、高齢の方が多いわけでございます。

そのようなことを考えますと、我々が冒頭申し上げましたように、海運、特に外航海運に生命線をゆだねている以上、これは危機的な状況と認識しなきゃならないのではないかと、こんな思いがするわけでございます。

私どもは、いろいろ外国の船なり、外国籍船で物を運んでいただいているわけですが、いろいろなことが起こったりしたときに、やはり、我が国の日本籍船に輸送していただくというのが安心だろうと思うわけでございます。

そういう意味から、我々国土交通省は、これをどうしたらいいんだろうかということで、外国等の海運国の事例等も参考に、平成19年度の税制改正のときに、トン数標準税制を導入して、足腰を強くして、日本籍船を増やし、また外航船における日本人船員を確保し、養成するという道が適当ではないかという判断をいたしまして、強く要請をいたしました。

それに対してはいろいろな議論はあったんですけども、多くの与党議員にも賛同を得まして、所要の法律、法令を整備することを前提にはするけれども、平成20年度の税制改正においては、具体策を検討するということを書面で取り交わすことができまして、これの導入についての一步を踏み出すことができたと思っております。

そういう意味で、早急にこの所要の立法手続をとりたいわけでございます。

そこで、先生方に、日本の国におけるこのような外航船の果たすべき役割とか、あるいは、その中であって、日本籍船あるいは日本人船員の確保というものがどういう意味を持つのか。それとともに内航につきましても、やはり船員の高齢化ということもあります。また、そのようなものを支える優秀な海技者、海事技術者という人たちも確保、養成しなきゃならないというふうに、いろいろな問題があると思われま。

きょうは、そのような海事分科会のそういう方面における碩学の先生方にお集まりをいただいているわけでございますから、十分に活発な議論をしていただきまして、我々に対して、法令の立法に資する貴重なご意見を賜りたいと、このように考えている次第でございます。

どうか、活発なご意見を心から期待するものでございます。一言のあいさつとさせていただきます。ありがとうございました。

【事務局】 冬柴大臣、ありがとうございました。

それでは、本日、ご出席されている委員の方々をご紹介します。

社団法人日本鉄鋼連盟会長の馬田一分科会長です。

早稲田大学教授の杉山雅洋分科会長代理です。

また、松田英三委員におかれましては、所用により少し遅れてご出席の予定でございます。また、圓川隆夫委員及び山村レイコ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、次に、今回の諮問案件をご審議いただくに当たりまして、臨時委員としてご就任いただいた方々をご紹介します。

神戸大学監事の赤塚宏一委員です。

財団法人シップ・アンド・オーシャン財団会長の秋山昌廣委員です。

東京海洋大学理事の今津隼馬委員です。

専修大学教授の太田和博委員です。

旭硝子株式会社執行役員、モノづくり技術強化室長の大日向正文委員です。

今治市長の越智忍委員です。

国際船員労務協会会長の栢原信郎委員です。

早稲田大学教授の河野真理子委員です。

横浜国立大学副学長の來生新委員です。

一橋大学学長の杉山武彦委員です。

社団法人日本船主協会会長の鈴木邦雄委員です。

学習院大学教授の南部鶴彦委員です。

株式会社パソナ取締役専務執行役員の深澤旬子委員です。

全日本海員組合組合長の藤澤洋二委員です。

日本内航海運組合総連合会会長の真木克朗委員です。

電気事業連合会副会長の榊本晃章委員です。

日本放送協会解説委員の松尾正洋委員です。

大阪産業大学教授の宮下國生委員です。

社団法人日本旅客船協会会長の村木文郎委員です。

日本政策投資銀行副総裁の山口公生委員です。

石油連盟会長の渡文明委員です。

なお、本日はご欠席されておりますが、社団法人日本物流団体連合会会長の岡部正彦委員、社団法人日本貿易会会長の佐々木幹夫委員、社団法人日本造船工業会会長の西岡喬委員に、臨時委員としてご就任いただいております。

続きまして、事務局であります国土交通省からの出席者を紹介いたします。

海事局長の富士原でございます。

海事局次長の春成でございます。

大臣官房審議官の大野でございます。

大臣官房技術審議官の伊藤でございます。

本日の出席者については以上でございます。

それでは、馬田分科会長にごあいさつをいただきたいと存じます。馬田分科会長、よろしくお願いいたします。

【分科会長】 ただいま紹介いただきました馬田でございます。今回、諮問がありました、「今後の安定的な海上輸送のあり方について」ということで、今、冬柴大臣のほうからお話がありましたように、私どもの日常の生活、あるいは産業活動において欠かせない海上輸送というものの重要性、あるいは現状、さまざまな問題があると伺っておりますけれども、こういったことを、いろいろ環境が変わる中で、今後、安定的にこの海上輸送をどういうふうに確保していくかという、こういう政策を検討するということは、我が国の経済、生活について極めて重要な問題であると考えております。

分科会の会長といたしましては、皆様のご協力を得て会議を進めさせていただきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

【事務局】 馬田分科会長、どうもありがとうございました。

ここで、冬柴大臣が、公務のため退席させていただきます。

【国土交通大臣】 どうもすみません、国会があるものですから失礼いたします。よろしくお願いいたします。

【事務局】 それでは、議事に入ります前に、マイクの使い方を説明させていただきます。

マイクは、基本的にお2人で1つ共用していただきます。発言されるときは、真ん中の手前の大きなボタンを押してオンにしてご発言ください。また、ご発言が終わられましたら、再びボタンを押してオフにしてくださいませよう、よろしくお願い申し上げます。

それでは、この後の議事進行を、馬田分科会長にお願いしたいと存じます。

馬田分科会長、よろしくお願いいたします。

【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たいと思います。

議事次第第1部「今後の安定的な海上輸送のあり方について」でございますが、本日の議題は4つございます。

まず、第1番目の議題でございますが、本分科会の審議をゆだねられております諮問第50号「今後の安定的な海上輸送のあり方について」は、富士原海事局長より諮問の趣旨説明をお願いします。

【海事局長】 海事局長の富士原でございます。

今回、ご審議をお願いしております諮問第50号「今後の安定的な海上輸送のあり方について」につきまして、その趣旨をご説明させていただきます。

近年、中国等の目覚ましい経済発展や好調なアメリカ経済を背景といたしまして、世界的な荷動きが増大傾向であります。その結果、外航海運は大変な活況を呈しているというのが現状でございます。

また、その一方で、世界の海運会社は激しい競争を展開しております。最近では、M&Aを駆使いたしましたヨーロッパ船社による寡占、あるいは、中国、韓国船社の台頭等によりまして、その競争はますます熾烈になってきているという状況でございます。

このような中で、諸外国におきましては、コスト競争力の喪失による自国籍船、あるいは自国船員の減少に対しまして、経済基盤の維持、あるいは、経済安全保障等の観点から、税制上の優遇措置をはじめ、自国の海事産業及びその基盤の維持のために各種の支援策を実施しているというのが現状でございます。

特に実質的に大きな減税効果を有しておりますトン数標準税制につきましては、先ほど、大臣も言及しておりましたけれども、欧米、あるいは韓国等の主要海運国におきまして、この10年間で急速な広がりを見せております。今や、生活標準と言っていい税制になっているという状況でございます。

ここで、我が国外航海運の現状を見ますと、安定輸送の中核を担うべき日本籍船及び外航日本人船員が、諸外国と比較いたしましても著しく減少するなど、国家的見地に立ちますと、安定的な国際海上輸送を確保する上で、非常に厳しい状況にあるということでございます。

一方、我が国が将来にわたって貿易立国として、また海洋国家として持続的発展を遂げるためには、グローバル経済の中で、資源エネルギー輸送や貿易物資の輸送を支える我が

国の外航海運が、競争力を持って今後ともその機能を発揮することが不可欠であるというふうに考えているところでございます。

このような観点から、我が国におきましても、諸外国によるトン数標準税制の導入により生じた税負担上の著しい不均衡を是正するために、平成19年度税制改正におきまして、トン数標準税制の要求を行ったところでございます。

この結果、平成19年度の税制改正大綱におきまして、安定的な国際海上輸送を確保するための法整備を前提として、平成20年度税制改正において具体的検討を行うという結論が得られました。平成20年度からの導入可能性について道筋が開かれたというふうに考えているところでございます。

一方、外航海運の日本人船員数の10倍以上ある、3万人を擁しております内航海運について見てみますと、船員の高齢化、後継者不足とも顕在化しております。船員の問題というのは、外航のみならず、内航海運にとっても大変な問題となっているということでございます。長年の不況を内航海運がようやく脱しつつあるかに思えるわけでございますが、その中で、船員不足が顕在化すると、国内物流の基幹としての安定的輸送を確保する上で、船員問題については、内航海運も含めて考えなければならないという状況だろうと考えています。

以上を踏まえまして、今般、交通政策審議会を開催いたしまして、安定的な海上輸送のあり方について諮問させていただくことといたしました。本審議会でご審議いただきたいことを簡単に申し上げたいと思います。

まず、国際海上輸送の確保についてでございます。来年の通常国会における法整備を視野に入れながら、外航海運が果たすべき役割、国家、国民と外航海運企業との関係のあり方をはじめ、日本籍船の増加、外航日本人船員の確保、育成等、将来にわたり安定的に海上輸送を確保するために、いかなる海事政策を展開すべきか、幅広いご審議をお願いしたいということでございます。

一方、船員をはじめといたします日本人海技者の確保についてでございますが、人材育成のための船員教育システムの改革、魅力ある職場環境の整備や、キャリアアップを可能にする制度改革等、総合的な取り組みが今必要とされているというふうに考えております。

このため、本審議会におきましては、日本人海技者の確保、育成のための方策につきましてご審議をお願いしたいということでございます。

今後のスケジュールでございますが、これらの点につきまして、今後、交通政策審議会

海事分科会でご審議をいただきまして、平成20年度、予算の概算要求及び税制改正までに中間取りまとめを行っていただきたいというふうに考えております。

また、中間取りまとめ以降も、いろいろとご議論いただきたいというところもございますので、外航海運の競争環境の整備等につきまして、ご議論をお願いしたいと考えております。

本日ににつきましては、まずこれらの広範な議論の前提といたしまして、海事分野の現況と課題につきまして、活発なご審議をいただきたいと考えております。どうぞよろしくお願いいたします。

【分科会長】 どうもありがとうございました。

ただいまの説明につき、何かご質問等はございますでしょうか。

特にないようであれば、続きまして、事務局より海事行政の現状と課題の説明をお願いします。

【外航課長】 それでは、資料説明に入りたいと思いますが、その前に、急な公務が入りまして、富士原海事局長は、こちらで退席をさせていただきます。ご容赦いただきたいと思っております。

それでは、資料説明に入ります前に、配付資料の確認をさせていただきたいと思っております。少しおくれましたが、配付資料、資料1といたしまして、諮問第50号「今後の安定的な海上輸送のあり方について」という諮問文が配付をされております。

それから資料の第2、交通政策審議会海事分科会委員名簿でございます。

資料3、第12回海事分科会説明資料というタイトルの資料を配付してございます。

それから、資料4といたしまして、国際海上輸送部会及びヒューマンインフラ部会の設置について（案）をお配りしております。

それから、資料5、国際海上輸送部会及びヒューマンインフラ部会の委員名簿（案）をお配りしております。

資料6といたしまして、国際海上輸送部会及びヒューマンインフラ部会の日程についてとうことで、今後の日程の案をお配りさせていただきたいと思っております。

何か足りないもの等がございましたら、お申し出をいただきたいと思っております。

それでは、後ほどでも結構でございますので、落丁等ございましたら、事務局のほうにお申し出をいただきたいと思っております。

それでは、資料3、今後の安定的な海上輸送のあり方につきまして、ご説明をさせてい

ただきたいと思います。

私、外航課長の永松と申します。よろしくお願い申し上げます。国際海上輸送関係の資料につきまして、私の方から説明をさせていただきたいと思います。

それでは、国際海上輸送関係でございますが、まず、世界経済の動向につきまして、簡単に触れさせていただきたいと思います。資料の1ページをお開きいただきたいと思ます。

世界経済、一時的な停滞を挟んでおりますけれども、基本的には拡大を続けてきております。この10年を見ますと、1997年のアジアの通貨危機、2000年の米国のITバブルの崩壊を契機といたしました世界同時減速、2001年9月の米国同時多発テロを要因とした世界経済の一次的な停滞が見られましたけれども、その年の後半には、アメリカ経済も堅調に回復をし、今日、回復基調ということで拡大が続いているという状況でございます。

資料の2ページでございます。これを、世界の主要国の名目GDPの成長率の推移で見た資料でございます。2005年には、世界全体としまして、名目経済成長率が7.7%ということで、成長軌道に乗ってございます。

一方、日本でございますけれども、ようやく景気回復に向かっておりますが、2000年、GDPのシェアで見ますと、世界で14.7%を占めておりましたが、2005年には10.3%と、相対的には若干地位が低下している現況でございます。

資料の3ページでございます。米国・欧州・ASEAN・日本における経済成長の推移ということで、4つ並べてみたものでございます。アジアの通貨危機を反映しまして、ASEANでちょっと落込みがございますけれども、総じて着実に成長をしている。日本につきましても、バブル期の経済成長率には及びませんものの、相当程度回復をしたという状況にあらうかと思ます。

続きまして、資料の4ページでございます。台頭するアジア主要国というふうに名付けておりますが、中国とインドを取り上げております。中国、インドともに最近台頭が目覚ましいということで、直近3年の実質経済成長率を見ますと、中国が約10%、インドにおきましても約8%ということで、近年、急速な成長を遂げているという状況でございます。

続きまして、資料の5ページでございます。エネルギー需要の関係でございます。世界のエネルギー需要、着実に伸びるというふうに見込まれております。2030年で、石油

換算にいたしまして、約165億トンまで消費が伸びるのではないかとということでございます。地方別に見ますと、日韓を含めましたアジア、それから、中国のシェアが、今後さらに増加を続けていくだろうというふうに予測をされております。

資料の6ページでございます。我が国のエネルギー需要と今後の見通しという資料でございますが、我が国におきまして、地球温暖化対策の観点から省エネルギー対策が非常に進められております。しかしながら、今後とも若干エネルギー需要は増加が見込まれるであろうということで、2021年のピーク時には4億3,200万キロリットルに消費が達するのではないかとということで見込まれております。

資料の7ページでございます。世界と日本の海上荷動量の推移についての資料でございます。世界経済の回復を背景といたしまして、世界のトン数ベースで見たものでございますが、海上荷動量は、2002年から2005年では年平均6%増ということで、それ以前の3年間を見ますと、平均3%になっておりますが、近年、伸び率が非常に大きくなっているという状況でございます。

一方、日本の海上荷動量も増加傾向にございますけれども、2002年以降の年平均で3%増ということで、増加傾向ではございますが、世界の伸び率と比較すると若干低いという状況でございます。

資料の8ページでございます。これは、トン・マイルベース、距離を考慮に入れて見た資料でございます。1999年から2002年までの年平均伸び率が2%増ということで、先ほど、トンベースで見ていただきました3%に比べると低い数字でございましたが、2002年から2005年までの年平均伸び率を見ますと6%増ということで、ほぼトンベースと並ぶ伸び率になってきております。今後、経済のグローバル化がさらに進展をいたしまして、輸送距離が延びる傾向になるのではないかとという見方も多うございまして、今後、トン・マイルベースでの世界の荷動量がトンベースを上回っていくのではないかとというような見方もあるようでございます。

資料の9ページでございます。こういった荷動量の拡大の背景にある一因といたしまして、1991年の東西冷戦の終結を発端としました市場経済圏の人口の増大というのが挙げられるのではないかとという資料でございます。冷戦時代の1990年から2000年までの10年間で見ますと、市場主義経済の人口が約1.7倍に増加をしております。旧社会主義経済圏の国々の荷動量の伸びは最近著しくございまして、資料の右側でございますが、一例でございますが、欧州の定期航路における荷動量、直近のものを見まして、2006

年1月から9月期の荷動で、前年比でございますが、東欧で53%、ロシアにつきましては約70%ほど伸びているということで、この辺の伸び率が大変大きいということが言えようかと思えます。

続きまして、資料の10ページをごらんいただきたいと思えます。世界的な海上荷動量の増加を受けまして、世界の船腹量も増加傾向にございます。2004年には6億3,000万総トンを超えるまでに拡大をしてきているということでございます。

続きまして、資料の11ページをごらんいただきたいと思えます。世界の船舶の建造量でございます。世界の建造量も、2002年から2005年までの年平均伸び率が14%増ということで、非常に急激な伸びを示しておりまして、将来的に船腹量はさらに大きくなっていくだろうというふうに予測をされているところでございます。

資料の12ページでございますが、世界の主要な船社の売上高を比較したものでございます。売上高の推移を見ますと、世界的な外航海運市場の拡大等を背景にいたしまして、2003年以降、主要各社、大幅に売上を増加して、好況を呈しているという状況にございます。

それでは、続きまして不定期船部門の動向につきまして、ご説明をいたしたいと思えます。

資料の13ページをごらんいただきたいと思えます。世界の荷動量の構成を示したものでございますが、重量ベースで見たものでございますけれども、コンテナにつきましては、約14%ということで、それ以外の原油が27%、三大バルク、注にございます、鉄鉱石、石炭、穀物でございますが、これが22%、こういった貨物をはじめとしまして、不定期船で運ばれるような貨物が、重さで見ると大宗を占めているというのが現状でございます。

さらに資料の14ページでございますが、三大バルクの構成を、2005年時点で見ただけでございます。鉄鉱石と石炭がそれぞれ約40%ぐらいを示しておりまして、穀物が20%弱と、こんな構成になっております。

資料の15ページでございます。不定期船部門におけます荷動量を見たものでございまして、ドライバルク、三大バルク、原油ともに一貫して増加傾向にございます。特に三大バルクの伸び率が、1996年から2006年にかけて年率5%と、相対的に高くなっておりまして、将来的にも三大バルクの荷動量の伸びが特に大きいのではないかという見通しがなされております。

資料の16ページをごらんいただきたいと思えます。さらにその三大バルクの荷動量の

推移と今後の見通しということで、内訳を見たものでございますが、鉄鉱石の伸び率が、2001年から2006年で9.5%と、他に比べてかなり高くなっております。今後も、鉄鉱石、石炭が牽引役となりまして、三大バルク荷動量の伸び率が特に堅調に推移するのではないかとこのように見られておるようでございます。

資料の17ページをごらんいただきたいと思います。三大バルクの貨物別荷動量の増分比較ということで、1995年から2000年、2000年から2005年の増加を比較したものでございます。過去10年の後半の鉄鉱石の伸びが著しく高いということで、2000年から2005年の増分が、1995年から2000年の増分と比較しまして4倍強に伸びております。この増分は、中国におけます増分とほぼ同じということで、中国における荷動が非常に大きくなったということでございます。

資料の18ページをごらんいただきたいと思います。不定期船部門におけます地域別の海上荷動量の推移ということで、物資別に、推移と今後の予測を見たものでございます。原油、石炭につきましては、中国とインド、それから鉄鉱石については中国の輸入量の伸びが著しくなっております。今後、2016年までの予測を見ましても、シェアも、相当程度、中国、インドあたりの拡大が続いていくのではないかとこの見通しが立てられております。

それから、資料の19ページをごらんいただきたいと思います。不定期船の市況の推移ということでございますが、運賃、用船料とも、2002年以降、上昇に転じておりまして、若干変動はございますけれども、基本的には高値で推移しているという状況でございます。

以上が、不定期船関係のご説明でございますが、続きまして、定期船部門の動向につきまして説明させていただきたいと思います。

資料の20ページをごらんいただきたいと思います。世界経済の拡大、あるいは中国、インド等の著しい経済成長を背景にいたしまして、アジアを中心にしまして世界の海上コンテナ荷動量も増加をしているということが、数字上、言えようかと思います。1990年から2005年にかけてでございますが、アジア・北米で3.4倍、アジア・欧州で5倍、アジア域内で3.6倍と、世界全体で3.7倍ということで、アジアを中心としたコンテナの荷動が非常に活発化しているということが言えようかと思います。

資料の21ページをごらんいただきたいと思います。特に東アジアの域内では、日本等で付加価値の高い部品、加工品を生産いたしまして、労働集約的な工程の強みを持ちます

中国、ASEANで部品を組み立てて、最終消費財を日本、米国、EU等へ輸出するという、いわゆる工程間分業が進展しているということが言えようかと思えます。その結果、アジアを中心とした荷動が拡大をしているということが背景にあるかと思えます。

資料の22ページをごらんいただきたいと思えます。北米・欧州航路の国別のコンテナ荷動量の推移を見たものでございます。アジアから北米、アジアから欧州の往航でございますが、コンテナ荷動量の推移を見ますと、おおむね一貫して増加傾向にございますが、特に急速な経済成長を背景にいたしまして、中国のシェアの拡大が著しいところでございます。北米航路、欧州航路ともに2005年の中国のシェアは6割強というところまで増加をしております。

両航路とも、復航についてもほぼ同様の傾向で、中国のシェアが高まっているということが見てとれようかと思えます。

一方、日本発の貨物でございますが、往航について見ますと、荷動量そのものには大きな変化ございませんが、シェアは下落傾向ということで、2005年では1割を切るころまで減らしているという状況にございます。

それから、続きまして資料の23ページをごらんいただきたいと思えます。定期船運賃の推移ということで、定期船運賃の動向を見たものでございます。定期船の運賃、2002年に底を打っておりまして、北米航路、欧州航路の両航ともに、運賃は上昇傾向にございます。2006年は、実際には、船舶の供給と荷動、需給が逼迫をしたわけでございますが、需給が緩むという観測から運賃が下落いたしました。2007年は、需給はまた逼迫するであろうという見方が一般的なようでございまして、運賃は上昇しつつあるという状況にございます。

それから、資料の24ページをごらんいただきたいと思えます。M&Aによる巨大化という名前がついておりますけれども、青く塗ったのが欧州船社、緑がアジア船社、ピンクが邦船社という色分けがございましてけれども、2005年5月に、定期船社第1位のマースクがP&Oネドロイドを買収いたしまして、シェア第2位のMSCに2倍以上の差をつける巨大メガキャリアが誕生いたしました。こういったマースクなどをはじめといたしまして、ブルーで塗っております欧州船社の巨大化が進みつつあるというところが見てとれようかと思えます。今後、これらの船社による市場支配力が強まるのではないかというような見方もされております。

資料の25ページでございますが、アライアンスの関係でございます。世界の主要コン

テナ航路におきましては、高度化・多様化する荷主のニーズに対応するために、複数の船社が世界規模で共同配船、あるいは、ターミナルの共同利用等の提携を行いますアライアンスが形成されております。P&Oネドロイドの買収によりまして、マースク単独キャパシティが右側のほうの現状のところに書いてございますけれども、マースク単独で、アライアンスよりも大きくなっちゃったというような状況の中で、ニューワールドアライアンスとグランドアライアンスの提携といったようなアライアンス相互間の提携というような新たな動きも始まっているという状況でございます。

資料の26ページでございますが、世界のコンテナ船、荷動量の増大に伴いまして、大型化しておりまして、1隻当たりの平均TEUは、1995年から2005年の10年間で約1.4倍に大型化が進んでおります。

以上が定期船関係の動向でございますが、続きまして、我が国外航海運の動向ということで、ご説明をさせていただきます。

資料の27ページでございます。四面を海に囲まれました我が国にとりまして、海を通じて経済と国民生活を支えているということで、資源エネルギー関係では、原油が99.7%、天然ガスが96.3%、鉄鉱石が100%、石炭が99.3%といった率で輸入に依存をしております、食糧につきましても、60%は輸入に依存しているような状況でございます。

資料の28ページでございますが、それをどうやって輸送しているかということでございますが、国際貨物輸送における海運の分担率、大臣のあいさつにもございましたが、重量ベースで見ますと、海運が99.7%分担をしているということでございます。金額ベースで見ましても、約7割は海運が分担をしているということで、産業、生活の根底を支えます資源エネルギー輸入の大半を海運が担っているということが言えようかと思えます。

資料の29ページでございます。我が国の主要輸出入品目を、輸出、輸入別に分けたものでございます。我が国の貿易構造といたしましては、重量ベースで見ますと、輸入ほうが輸出よりも圧倒的に多いという貿易構造でございます。品目別に見ますと、輸入の重量ベースでは原油、石炭、鉄鋼石、液化ガスといった資源エネルギーが7割以上を占めております。金額ベースでも3割以上を占めているということで、輸入につきましても、資源エネルギー中心の貿易構造ということでございます。

輸出につきましても、重量ベースでは鉄鉱石とか、セメントが比較的大きくなっていますけれども、金額ベースでは機械類、乗用自動車、電気製品といった付加価値の高いもの

の比率が大きくなっているということでございます。

続きまして、30ページをごらんいただきたいと思います。我が国の海上荷動量の推移でございます。我が国の海上荷動量は堅調に、最近、推移をしております、2002年から2005年の年平均伸び率は3%ということでございます。

一方、先ほどもごらんいただきましたが、世界的には、さらに荷動量の拡大の増加率が大きいということで、日本の海上荷動量の世界に占めるシェアは、若干低下傾向にございます。

続きまして、資料の31ページでございます。輸出につきまして、海上荷動量の推移を見ますと、2000年以降、一貫して増加傾向にございます。これにつきましては、アジア域内の工程間分業の進展を背景としましたアジアへの輸出が大きく寄与しているというふうに考えられます。2005年の内訳で見ますと、中国への輸出が23%、ASEANへの輸出が16%と上位を占めておまして、アジア全体では72%を占めております。

資料の32ページ、輸入でございますが、海上荷動量は微増傾向にございます。内訳にも大きな変化はございません。資源エネルギーの輸入が多いということでございまして、中東が28%、大洋州が27%と大きな割合を占めておまして、合わせて半数を超える構造になっております。アジアからの輸入は26%ということで、輸出に比べますと大分低いという割合になっております。

続きまして、資料の33ページでございます。日本の主要外航海運企業の損益状況の推移を示したものでございます。直近3年は非常に好調であるということでございますが、外航海運、そのときどきの市況でございますから、世界情勢の影響を受けやすい産業でございまして、例えば1973年のオイルショックによる燃料費の高騰でありますとか、変動相場制への以降後の円高、あるいは、プラザ合意後の円高といったようなコスト増要因などもはらんでおまして、利益が乱高下しやすいということで、赤字と黒字を長期にわたって繰り返してきたということが読み取れようかと思えます。

続きまして、34ページをごらんいただきたいと思います。我が国の商船隊の構成の推移を見たものでございます。日本商船隊の規模、隻数で見たものが34ページでございますが、近年は、隻数は横ばいということでございます。一方、商船隊の構成につきましては、ここ30年で大きく変わっております、日本籍船は大幅に減少しております。先ほど、大臣のごあいさつの中でも触れさせていただきましたが、ピーク時の47年に1,580隻ございました日本籍船が、平成17年には95隻にまで減少しているという状況にご

ございます。

35ページでございますが、これは船腹量ベースで見ましたものでございます。船腹量ベースで見ましても、日本籍船の占める割合は約8%まで減少をしている状況でございます。

36ページは自国籍船の率でございますが、自国籍船員率を、日本と諸外国と比較をしたものでございます。ドイツ、ノルウェー、英国、オランダ、デンマークといったヨーロッパの主要海運国におきましては、自国籍船率、自国籍船員率ともにおおむね50%以上となっているところが多いわけでございますが、日本の自国籍船率につきましては約4.7%、自国籍船員率につきましても7.1%ということで、欧州主要国に比べて著しく低い数字になっておりまして、将来にわたる安定的な国際海上輸送の確保の観点から危機的な状況にあると言えるのではないかと考えられます。

また、我が国の商船隊の船籍別の構成を見ますと、パナマ籍船が圧倒的に多い状況になっておりまして、約7割を占めております。ということで、特定の国に船籍が集中をしているという状況でございます。

資料の37ページでございます。日本商船隊の積取比率の推移を見たものでございますが、外船社との競争の激化等によりまして、若干微減の傾向にあるということでございます。日本籍船の積取比率につきましては、急速に日本籍船が減っております関係で、積取比率も急激に減っております、2005年で5.8%という状況で減少をしております。

資料の38ページをごらんいただきたいと思っております。積取比率につきまして、輸出、輸入に分けてみたものでございます。輸出につきましては約34%、輸入で約65%となっておりますが、近年、輸入において若干積取比率が減少しているという傾向でございます。

以上が、我が国の外航海運をめぐる状況でございますが、続きまして、諸外国の海運をめぐる状況ということで、簡単にご説明をいたします。

資料の39ページをごらんいただきたいと思っております。諸外国、特に欧州諸国におきましては、外航海運産業の国際競争力を強化するという目的で、各国ともトン数標準税制、第二船籍制度、船員所得税の免除・軽減、あるいは船員の社会保険料の軽減等の外航海運強化策を積極的に取り入れているということでございます。

特にトン数標準税制について見ましたものが、40ページの資料でございます。約60%の国が、既にトン数標準税制を導入しているという状況にございまして、その効果といたしまして、下に若干の表を載せておりますが、イギリスでは2000年から2004年に

かけまして、自国籍船が約1.8倍に増加した、ノルウェーで、1995年から1999年にかけて自国籍船員数が約1.2倍になった等々、導入国におきましては、おおむね自国籍船の数、あるいは自国籍船員の数が増加しているという効果が出ているようでございます。

41ページでございますが、外航海運をめぐるさまざまな課題がございますが、一例といたしまして、マラッカ・シンガポール海峡の資料をつけさせていただいております。日本の原油の約8割以上がマラッカ・シンガポール海峡を通航しております、同海峡の航行安全対策等、非常に重要な課題でございます。エネルギーの安定供給という観点からも、非常に重要な課題ということで、これらの水域における航行安全対策について、今後、国際的な協力の枠組みというものを構築していく必要があるということで、取り組みを進めているところでございます。

以降、42ページから46ページにかけては、外航海運をめぐるいろいろな動きといたしまして、複数の船社で運賃、配船等に関する共同行為を行います船社間協定に対する独禁法適用除外制度の関係の動向でございますとか、海事分野の安全環境規制の動向等についての資料をおつけしておりますが、今回、ちょっと時間の関係で、説明は省かせていただきたいと思っております。

47ページをごらんいただきたいと思っております。今後の審議事項でございますが、今後、安定的な国際海上輸送の確保のための海事政策のあり方について、ご議論をいただきたいということでございますが、主要な論点の例を挙げさせていただいております。

日本経済・国民生活に対する外航海運の役割。

日本の外航海運事業者・日本籍船・日本人船員（海技者）の、平時、非常時における役割及び必要性。

日本籍船・日本人船員（海技者）の目標値。

外航海運事業者の役割を踏まえた日本籍船・日本人船員（海技者）の計画的増加策。

あるいは、競争環境の整備等につきまして、主にご議論いただきたい。特に競争環境の整備等を除いた上の4つにつきまして、当面、集中的にご審議をいただければと思っております。

これらの論点につきまして、委員及び臨時委員の皆様によりまして、幅広い見地からのご審議をお願いする次第でございます。

国際海上輸送関係の説明は、以上でございます。

【内航課長】 引き続きまして、国内海運のご説明をさせていただきます。私、内航課

長をしております大塚と申します。よろしくお願い申し上げます。

48ページでございます。内航海運、貨物船の現状を1枚にまとめております。内航海運貨物船は6,000隻をもちまして、国内物流のトンキロベースで申しますと4割を担っております。特に産業基礎物資、ここに載せております、金属で7割、石油製品の9割、セメントの9割を海上でトンキロベースで運んでいる。トータルで申しますと4割、この低い部分は、やっぱり一般貨物は陸上輸送の比率が高いということでございます。

輸送量の推移でございます。ちょっと数字が細こうございますが、上の青い部分が自動車、下の赤い部分が内航海運でございます。平成の初めのころは、自動車が5割、内航海運45%程度でございましたが、徐々に自動車が増え、貨物船が減り、現在は、貨物船で4割程度、自動車が6割弱という数字になっております。引き続き4割前後を維持しているというのが内航海運でございます。

その中で、左下の図でございますが、新造の内航船舶が大変少なくなっております。平成17年、73隻でございますが、平成10年以降、船舶の建造が大変低迷しております。現在、耐用年数を過ぎてしまった船、償却を終えた船であります。それが60%を占めております。耐用年数を過ぎたらすぐに使えなくなるというわけではございませんが、大変施設の老朽化が進んでいるという現状でございます。

そういった中で、この一、二年、代替建造の促進に取り組んでおまして、平成18年の建造の契約といいますか、申し込みの数字は、大体120隻程度まで回復しております。まだ実際の建造に至るのは2年、3年後でございますが、建造の申し込み自体は、かなり回復してきたという現状でございます。

これをまとめますと、右下のところでございますが、今後の内航海運の課題といたしまして、船舶の老朽化への対応、そして、ご説明は後ほど詳しくさせていただきますけれども、若年船員不足への対応、それから、自動車から海上輸送へのモーダルシフトへの対応、資料は次のページでございますが、燃料油価格が非常に高騰しておりますので、これに対する対応、この4つの点が大きな課題と考えております。

49ページに旅客船の現状を挙げております。旅客船は約1,000の事業者、2,400の船で約1億人、減少傾向にございますが、国内航空に匹敵する旅客を輸送しております。この10年間、減少傾向にございますが、やはり、本四架橋の影響が大きいということでございます。

右側の図が離島航路でございます。1億人のうち、約半分の4,500万人を運んでいる

のが離島航路でございます。左の図と右の図、どちらも平成13年、14年ごろに少し回復しておりますが、これは、NHKの連続テレビ小説で離島関係が取り上げられたということでございまして、生活の足、物流の担い手として海上輸送、特に離島航路は大変に重要な点でございますが、収益確保のためには、また航路を維持するためには、観光というところにも着目しなければいけないと考えているところでございます。

左下が内航の燃料油価格でございます。この3年間で約2倍に上昇しております。これが、旅客船、貨物船共通する課題になっております。

以上をまとめますと、右下でございまして、今後の国内旅客船の課題でございますが、まず離島航路の維持・改善、そして観光振興ということに着目した航路の活性化、モーダルシフトへの対応、そして、燃料油価格高騰への対応、こういった点が挙げられるものと考えております。

以上の点を踏まえまして今後の国内海運政策として取り組みでございまして、50ページでございます。大きく4点挙げさせていただいております。

1点目は代替建造の促進。具体的には、省エネ型船舶の建造促進でありますとか、中小の事業者のグループ化をいたしますとか、つくり手であります中小の造船業・船用工業の方の振興であるとか、こういったことに取り組みたい。

2点目、これは、詳細は後ほどご説明申し上げますが、優秀な船員の確保・育成。

3つ目の課題は、やはり自動車から環境に優しい海上輸送へのモーダルシフトの推進。

4つ目は、船旅の魅力の向上ということで、旅客船事業の振興を図っていく必要がある。具体的には、地域で地域おこしをやっている方々、地域との連携をする、旅行業団体と連携をしていく、一般広報をする、それから、離島の観光振興をする、そういったことで、船旅の魅力の向上をやっていこうと、そのように考えております。

これらの取り組みを通じまして、安定的で質の高い国内海運を実現させていきたいと、そのように考えている次第でございます。

ありがとうございました。

【船員政策課長】 引き続きまして、ヒューマンインフラ関係をご説明させていただきます。船員政策課長の村上でございます。

51ページをごらんください。日本人船員数の推移、外航、内航をつけております。船員と海技者という言葉もこれから出てまいりますけれども、海技者と申しますのは、私どもは、船員の経験を持った上で、海運企業をベースとして海上輸送の安全や品質管理に携

わる方というふうを考えておりまして、いずれにしましても、海運の活動基盤を支えるヒューマンインフラというふうに考えることが可能と思っております。

海洋国日本が、今後も自国の海上輸送の安全とか、品質、信頼を確保していくためには、優秀な船員・海技者を安定的に確保・育成していくことが必要という理解でございます。ところが、先ほど来出ておりますように、外航船員数については、たび重なる円高、国際競争の激化により、2,600人まで減少してきている。商船単位の規模の今後の拡大を考えますと、非常に危機的な水準と考えております。

後ほど、年齢構成も触れさせていただきますが、今後、数年間、相当自然減が予想されておりまして、ベテラン階層が抜けていくということを考えますと、非常に今後の若手の確保、技術の伝承というところが大きな問題だと考えております。

右側の内航につきましても、これは旅客船と一緒にしております関係で、本四架橋の影響が非常に効いておりますが、やはり、30年間で7万1,000人から3万人まで減少してきているということで、数自体が大きいものですから、今後の少子高齢化の中でどう確保していくかというところが大きな課題でございます。

次の52ページをごらんいただきたいと思います。左側は船員数の全体でございますが、もちろん同様の傾向を示している。それから右側に漁船員をつけております。なぜ漁船かというところでございますが、後ほど出てまいります。従来、漁船員が内航船員に転向していくという部分が非常に大きくございまして、供給源として、位置づけられておったわけでございますが、たび重なる操業規制であるとか、漁獲割り当ての削減によりまして経営規模が縮小しておりまして、既にもう昔日の感はなく、2万8,000人、30年間で78%減というところまできております。今後の先細りが懸念されておりまして、供給源としてもあまり期待できないという状況でございます。

53ページでございますが、では、年齢構成はどうかというものでございます。外航船員については、平均年齢41.7歳、45歳以上の割合49%。特に右側の内航貨物船については、平均45.6歳、45歳以上の割合が64%ということで、極めて高齢化が進んだ逆ピラミッド型になってきております。

内航旅客船につきましては、一定の採用なり、人気がある職場だということもありまして、それほどの年齢別の格差はございません。漁船についても、先ほど申し上げたように、運航要員は非常に高齢化しておりまして、漁労作業員の部員が若手が多いというような形でございます。

その他の産業と比較したものが54ページでございます。全産業で申しますと、45歳以上の割合は43%でございます。それから、この中で高いものについては、建設業と運輸業でございます。それぞれ49%と50%でございますが、先ほど触れました内航のようなレベルではもちろんございませんで、内航がどれぐらいかと申しますと、右下にグラフではありませんけれども、農業61%、林業75%、漁業・水産養殖業71%というところがございまして、まさにこの辺の間にあるというような実態でございます。

先ほど、出ております内航の数字でございますけれども、ある程度数字の取れるところは、規模の大きなところとお考えいただければ結構でして、実際の中小の事業者については、もっと高齢化が進んでいるということでございます。

それから、55ページをごらんください。外航船の日本商船隊の状況です。先ほど、日本籍船が減少する中で、便宜置籍としてパナマ籍が多いという話でございましたが、船員のほうは、外国人としましては、フィリピン人が圧倒的でございます。日本商船隊2,000隻の中で、72%、2万9,000人を占めている。実際に乗り組んでいる日本人の船員は1,500名、3.7%という状況でございます。

56ページをごらんください。今後、そういうふう外国人にずっと頼ることができるかということを考える際の参考になろうかと思いますが、ボルティック海運協議会という世界最大の民間の海運協議会が需要予測をして、国際海事機関などにも意見を答申しているものでございますけれども、問題なのは、船舶職員といいます、いわゆるオフィサーでございまして、一定の資格を持って役職についている船員であります。これについては、世界的に不足の傾向が、既に予測されているということでございます。

注に書いてありますように、これは、世界の船舶数が年間1%増加と仮定した場合の数字で、しかも2005年の予測でございまして、先ほど来、3%伸びているだとか、今後の建造量、手持ち工事量も出てまいります。もっと高い数字でございます。人的資源の確保ということが世界的な課題となっております。日本商船隊が外国人に依存しているのが是か非は別にしましても、このまま続けていくにしても、非常に課題は大きいというところもございます。

それから、57ページでございますが、内航船員供給源でございます。先ほど、ちょっと触れさせていただきました。一番上の緑色の部分が漁船から転向してきた人、ピンクが外航船、青が内航船同士で乗りかえる人、一番下が新卒者でございます。新卒者というのは、大体船員教育機関でございまして、卒業生の定員はほぼ一定でございますから、採用

傾向は、船社さんの、内航事業者の方の採用動向に左右される部分がございます。

漁船の減船、それから外航日本人船員の減少ということで、いずれにしても、最近では供給源となりにくくなっております。かつては有力供給源でございました。内航船同士の中で乗り換えるというのは、現在も実は主流でございます。こういうところで需給ギャップが生じないようにとか、ミスマッチが生じないようにしていくというのが一つの課題ではないかと考えられます。

58ページをごらんください。その中で、内航船員の有効求人倍率について見ております。陸上を含めた全産業の平均は1倍を超えておるのは、皆さんご案内のとおりでございます。船員はまだ1倍に達しておりませんが、平成17年以前には極めて惨憺たるといえますか、悲惨な数字でございました。安全最少定員をきっちりと実施するであるとか、資格を義務づけるということ、平成17年から18年にかけて導入してまいりました結果、全国で1倍弱のところまで上がってきておって、その後は、景気の回復状況に合わせて、他産業とほぼ同様の傾向でございますが、高どまりしているというところでございます。

ただ問題は、ここで色をつけて書いておりますし、下の注に書いておりますとおり、地域的なアンバランスが非常に大きくて、特に中国地方、四国地方は2倍以上、もしくは2倍に近いというギャップがある、非常に逼迫しているということでございます。地域的に、供給地域と需要地域が違っておって、これをどうやっていくかというところが一つの課題でございます。

翻って、日本の労働力人口はどうかというところが59ページでございます。これも、皆さんご案内のとおり、労働力の中核となる15歳から64歳の人口は、総人口の減少に先立ちまして、もう10年前から実は減少が始まってきておりますが、今後20年間でさらに減っていく。総人口が、下の表の一番下でございますとおり、現在の予測では、平成38年で、20年間で93%まで減っていくというところでございますが、15歳から64歳は84%まで減っていく、さらに減り方が大きいというところでございます。

それから、60ページをごらんください。その中で労働力人口でございます。表の右上にありますとおり、就業者プラス完全失業者ですので、労働意欲のある方の人口ですが、これにつきましても、当然、減少の予測が出ておりまして、各年齢層で減少をしていくということでございます。ただ、これにつきましては、注の2番にございますとおり、性別、年齢別の労働力率というものが、平成16年と同水準で推移した場合ということでありますので、いわば女性であるとか、高齢者の参加率が現状のままであると減りますよという

ことでございます。その辺の労働力化、それから若年層も失業率が高いわけでございますが、これにどう取り組んでいくかという課題が一つあるかという気がいたします。

では、職業的魅力量向上のためのいろいろ方策を考えるのに際し、まず基本となる給与はどうかというところでございます。金額と指数をつけておりますが、外航船員は終始高めでございますが、結局は、空洞化して日本人の数が減る事態に至っているということでございます。問題は内航船員については、平成6、7年ごろから非常に上昇にブレーキがかかっておりまして、もともと高めではございましたが、規模500人以上の全産業と大体並んでくるようになってきた。右側の指数で言うと、急ブレーキが、もっと一目瞭然でございます。こういうことでは、なかなか船という特殊な労働の魅力としてどうかという問題もあろうかと思えます。

それから62ページでございます。船員の養成には、ではどういう手順があるかということでございますが、現在のところ、中学から大学までの卒業生に対して、国が主体となりましていろいろなコースが設けられております。こういう座学教育に加えて、真ん中にございます航海訓練所の練習船で乗船実習、これは免状上必要な所定の実習をやった上で、4級海技士、3級海技士というのを取る。4級は主として内航、3級は外航に進むということでございますが、これで見てもわかりますとおり、相当の年月とコストをかけた教育体系になっており、しかも、国が責任を持ってやっているというのが原則でございます。

63ページにございますとおり、そういうことで、卒業生が就職いたしましても、実際に一人前の船長・機関長になるために相当程度年限を要するというところでございます。外航船については典型的ではございますが、就職しましても、航海士、機関士としてそれぞれ階級が上がっていきまして、いろいろ会社によって差はございますけれども、結局、船長になるのは45歳前後というのが従来のパターンでございました。これはもちろん、徐々に早めていこうということで、各社努力中と伺っております。

それから、内航船につきましては、これも会社規模がさまざまでございますけれども、概して外航船よりも会社規模が小さいとか、船も小さいということもありまして、早うございますが、これでも40歳前後、十数年かかるというのが従来のパターンでございます。

今後、ベテラン層に抜けるにつれまして、これが早まっていくということは、もちろん予測できますけれども、相当の年月がかかるということでございます。

これを、他産業の技術者と比べたものが64ページでございます。これはアンケートでございまして、主観的な一人前の解釈がいろいろあって、単純に比較はできませんが、こ

ここにあるような労働者の多い基盤技術につきましても、5年未満で大体過半数の者が、10年未満になってくると、左から3つの色のところですが、ほぼ9割ぐらいまでは一人前になるという評価がありまして、船員は、こういう単独技術ではなくて複合技術が必要で、船長・機関長は、船のマネージメントを含めてやらないといけないということがありますけれども、集積した海上技術が必要というところで、時間がかかるのが現状でございます。

どうやって打開していくかというところをご審議いただくとして、一つは、幅広い海事思想の普及とか啓蒙が必要ではないかというのが、65ページのポンチ絵でございます。今、申し上げたような産業の労働力不足というもの、これは全産業共通の部分ではございますけれども、もう一つ海への関心が案外低いのではないかとこのところが、ハードルがあるのではないかと考えておりまして、今後、共通する課題について、海運だけではなくて、造船とか、舶用工業も含めた海関係で広く海を体験してもらい、次代の後継者を目指してもらおうというような運動が必要なのではないかという提案でございます。

以上を含めまして、66ページには、今後の審議事項として論点のイメージを書かせていただいております。船員のスキルアップ・ステップアップができるようにして、職業的魅力を高めていく必要があるのではないかと。それに応じて、船員になりやすくするような教育システムとか、ステップアップしやすいような資格制度を導入すべきではないかと。それから、職場環境自体も、これは居住環境も一緒になっておりますから、それも含めて若い人が陸上ではなく海を目指していただけるようにしていく必要があるのではないかと。申し上げたように、地域における取り組みが必要でないかと。それから、海への関心全般を、特に若い人に広げていくべきではないかというような点でございます。

今後とも、よろしくご審議をお願いいたします。

【造船課長】 それでは、引き続きまして、海運産業と非常に関係が密接でございます、我が国の造船産業につきまして、簡単に、現状と課題につきましてご紹介させていただきます。造船課長の丸山でございます。よろしくをお願いいたします。

お手元の資料67ページをごらんいただきたいと思います。造船業は、非常にワールドワイドな産業でございまして、全体の中での位置づけを書かせていただいております。左上のグラフには、手持ち工事量、受注量が示されておりますが、先ほど、海運の方の説明にもございましたように、ここ数年、爆発的に受注量が増えております。このグラフには平成17年までしか書いてございませんが、実は、平成18年にはさらに増えまして、2億1,000万総トンということで、平成17年からまた3割ぐらい上昇しているという状

況でございます。

ただ、これは建造のボリュームの受注量でございますが、実はその横に売上高で比較しております表がございます。受注量では、日本と韓国が世界の3分の1のシェアでございますが、実は、世界の10%程度しかつくっていない欧州は、売上高では日韓をしのいでいる。これが造船業の現状でございます。

その理由は、右下のグラフでございますが、欧州は、上のほうにあります赤い部分は客船、そしてその下の青い部分がフェリーなんですけど、こういうクルーザーとか、フェリーとか、非常に付加価値の高い船舶をたくさんつくっている。一方、日本、韓国は、どちらかというと、貨物を運ぶ船価の低い船舶を多くつくっていると、そういうふうにつくっている船の一種のすみ分けの結果がそういうことに出しております。

したがって、日本、韓国、欧州は厳しい競争が現在も続いているという状況でございます。

船の値段でございますが、実は、左下のグラフをごらんいただきたいんですが、船の種類別に経年のトレンドを書かせていただいております。VLCCというのは巨大原油タンカーでございますが、数年前までは、日本円にして約70億円程度の船価であったことがおわかりいただけだと思いますが、ここ二、三年、130億円から140億円、つまり、全く同じ船舶が70億円から140億円に、二、三年で変わってしまうという、これが造船の世界の非常に一つの特徴で、その価格変動の大きさというのが、企業としての経営も非常に難しくしているところではございます。

それでは、日本の造船業につきまして、1枚めくっていただきまして68ページをごらんいただきたいんですが、幾つかの特徴をまとめさせていただいております。まず、左上のグラフでございます。これは、1社当たりの建造量を比較しております。黒い線が韓国の造船所、それから青い線が日本の造船所でございますが、もう一目でおわかりいただけますように、韓国のほうが1社当たり非常に規模が大きい。これは後発の造船国であるということが非常に大きく影響しておりますが、企業競争力の観点からは、日本の造船業にとって非常に大きな課題になっております。今後、集約化、その他考えていかなければいけないという一つの現状を示しております。

それから、一方、その下のグラフをごらんいただきたいんですが、先ほど来、海運と造船というのは非常に密接であるということを申し上げましたが、我が国で建造される船舶の約72%は、国内の海運会社、あるいは日本国内の船主のための船をつくっているとい

うものでございます。また、ここにグラフはちょっとないんですが、逆に日本商船隊約2,000隻のうちの約9割はメイドインジャパンの船をつかっているということで、まさに海運と造船というのは非常に共存関係にあるということが言えるかと思えます。

それから、我が国の造船業の一つの特徴なんですが、非常に国内立地型の産業であるということで、右側の2つのグラフをごらんいただきたいと思いますが、製造業は、今、海外移転がどんどん進んでおります。製造業全体で約15%、これは平成16年のデータですが、現在はさらに増えていると思いますが、実は、製造業でありながら、造船業はほとんど100%に近い国内立地でございます。

その理由は、素材としての、いわゆる材料としての鉄鋼が、国内で非常に優秀な鉄が手に入るということ、そしてまた、エンジンなどの船用工業が日本にしっかりと根付いているということ、そして優秀な技能者、労働者がいるというようなこと、そしてまた、いわゆる顧客である海運が日本にいるということ、そういったいろいろな条件がそろっているわけですが、非常に国内立地率の高い製造業でございます。

立地している地域は、その地図にありますように西日本が主体でございますが、実は、造船業がないと過疎地になるような地域も結構ございます。この地域経済の核として、あるいは雇用の核として、造船業が海運を支えているほかの側面から、最近、社会的な意義が見直されている状況でございます。

1枚めくっていただきまして、69ページには、今度は中小の造船事業者の現状についてまとめてございますが、時間の関係で細かい説明は割愛させていただきたいと存じますが、一口で言いますと、ようやく明るい兆しが見えかかってきた状況であるということでございます。その左の上のグラフ、大幅に建造隻数が減ってきておりましたが、ようやくここで下げとまって、これから代替船を中心とした需要で、造船業のほうも活況が出てくるのではないかという、今、状況になっております。

それでは、1枚めくっていただきまして、70ページ、そして71ページと、主な課題を2つまとめさせていただいております。一つは、先ほど申し上げましたように、造船業というのは、非常に技能集約型の、いわゆるワーカーに依存する製造業でございます、その人材が、企業規模別に3つのグラフが書いてございますが、年齢構成グラフでございます。どの規模の造船業も、ほとんどが50歳以上の方に依存しているという現状でございます、2007年問題、あるいは大量退職によりまして、この方々を埋める技能者を育てることが急務になっております。

その対策として、左下にちょっとポンチ絵がかいてございますが、平成16年から地域別に造船技能研修センターというものをつくりまして、国、それから事業者一体となって、今、進めているところでございます。本来、企業が行うべき、いわゆるOJT等で行う技能研修を、機能の垣根を超えて一体となって、今養成しているというプロジェクトでございます。

最後のページでございますが、課題として、技術開発がございます。先ほど申し上げましたように、欧州、それから韓国、日本、非常に厳しい競争の中で、今、戦っておりますが、先ほど言いましたように、非常に船価の変動が大きく、また需要の変動も大きいと、こういう産業でございますので、各国とも、技術開発に対しては公的な支援を行っております。ヨーロッパも、200億円近い技術開発の支援を行っております。こういう中で、イコールフットイングの競争条件を確保するためにも、我が国もさまざまなツールを用意しておりますが、事業者が行う技術開発にこれをうまく組み込んでいきたいと、これが大きな課題になっております。

簡単ではございますが、以上でございます。

【分科会長】 ありがとうございます。ただいま、ご説明がありました点に関するご質問、ご意見も含めて、海事行政の現状と課題について、幅広くご議論いただきたいと思っております。

どなたからでも結構でございますので、ご発言をお願いいたします。

【委員】 海事分科会には、荷主の立場で参加させていただくことになりました。よろしく願い申し上げます。

私どもは、海運業界に大変お世話になっており、海運業界の経営基盤の安定を強く望んでおります。

皆様ご高承のとおり、わが国の一次エネルギーの約5割を石油が占めており、その安定供給が石油業界に課せられた最大の責務であります。やはり海上輸送を担っている海運業界の安定、強化が重要な課題であると存じます。

そこで、3点程、意見を申し上げたいと思います。1点目は、冒頭、大臣もおっしゃられましたトン数標準税制についてであります。欧州各国が、国策として外航海運業への支援を強化している中、わが国外航海運業の国際競争力強化のためにも、トン数標準税制を導入すべきと思います。諸外国に比べて遜色のない海運税制の導入が、我が国における資源の安定供給にも資するもと考えております。

それから2点目ですが、資料の中に、マラッカ海峡における航行安全というテーマがございましたが、海洋環境の保全に対する取り組みと同様、これも大変重要な課題であると考えます。財団法人マラッカ海峡協議会の航路整備事業に関しまして、私どもは、長年にわたり、ご支援を続けさせていただいております。これはマラッカ海峡を利用する立場として当然のことではありますが、マラッカ海峡における安全航行に少なからず貢献してまいったと自負しております。

マラッカ海峡を通過する船舶は、今後とも、おそらく増加する一方であり、航行安全、環境保全、さらには海上セキュリティに関する対策がますます重要になってくると考えます。中国の通航船も増えてきており、国別の分担割合につきましては、適正とは言えない面も出てきております。これは外交面の問題になるかと思いますが、ぜひ国を挙げて、あるべき適正な負担、また、さらなる中身の充実に向けご尽力いただきたく、政府に対してもお願い申し上げます。

3点目は、内航海運における船員確保についてであります。外航海運同様、内航海運におきましても、船員が高齢化、不足しており、私ども荷主といたしましても、安定輸送の観点から、大変憂慮すべき事態と認識しております。内航海運における優良な船員確保に向けた施策につきましても、ぜひご推進いただきたくと存じます。

いずれにいたしましても、内航海運、外航海運ともに問題が山積しております。私はアジア・ゲートウェイ戦略会議の検討会にも参加しておりますが、港湾手続の問題など、国土交通省に関連するテーマがたくさん存在しております。私ども荷主の立場からの意見を申し上げ、ぜひ、少しでもお役に立てればと考えておりますので、よろしくお願い申し上げます。

【分科会長】 どうもありがとうございました。

【海事局次長】 今のご意見に対して、簡単にお答えしておきます。

いずれも、もう少ししっかりやるよというご意見だと思っておりますので、この審議会における議論も通じて、我々も一生懸命やっていきたいと思いますが、1点、マ・シ海峡について、数字上の点だけご指摘申し上げますと、マ・シ海峡は、この10年で、通航量というのは実は1.6倍になっておりまして、今後のことを考えると、この安全問題というのは、我が国の制度全体としても非常に大きな問題になるだろうと思っておりますので、これは精力的に取り組みたいと思っております。

以上です。

【分科会長】 ほかにいかがでしょうか。

【委員】 私は、この問題をこれから勉強させていただきますが、きょうは関係の皆様
に御礼だけ申し上げさせていただきたいと存じます。

私ども、電気事業連合会は、北海道から沖縄電力まで10社が会員企業でございますが、
ここで日ごろ使っております量は大変多く、例えば昨年度は、油でおよそ千七、八百万キ
ロリットル、LNGで3,400万トン、石炭では7,100万トンを超えると、これほど
の量の輸送のおかげで、私どもが成り立っております。

また、私どもは、ほかの業界になく核物質の輸送という大変面倒なことでお世話になっ
ておりまして、いずれもこの大きな安定的な輸送がなければ、私どもの事業は成り立ちま
せん。そういう意味で、これから皆様方にお教えいただきながら勉強させていただきます、か
つ、それなりに役割を果たしてまいりたいと存じますが、きょうは御礼だけ申し上げさせ
ていただきます。ほんとうにありがとうございます。よろしく願い申し上げます。

【分科会長】 どうもありがとうございました。

【委員】 きょう初めて出席させていただきましたので、すごくベーシックなことを2
点ほど伺いたいと思います。

私の専門は経済学なものですから、あくまで資源配分といいますか、国全体の資源を有
効にどう使うか、そういう観点から、非常に不勉強なので、当然のことかもしれませんが、
聞きたいことが2点ございます。

1つは、日本の海運が国際競争力の中で非常に、今いい状態ではないというお話があり
ましたんですけれども、ただ国際間における競争の問題なのか、それとももっと広く考え
れば、日本という国が輸送する場合に、海運と航空といいますか、エアラインと両方を使
い分けているわけでありまして、エアラインのほうが、日本の置かれた経済的状況におい
てより有効というんですか、効率的に使えるというのであれば、やはり船の相対的な地位
が落ちてくるということは、悲観論という意味ではなくて、資源配分的に言えば、これは
当然そうなるのではないかというふうにも思われるわけであります。

一番いい例は電話で考えていただければいいわけですが、つい20年前までは、携帯電話
はほとんどございませんで固定電話、今は、固定電話はほとんど、光ファイバーを使った
特殊な用途にしか意味がないというふうになってきております。この例がいいかどうか、
全くわからないので、きょうの質問なんです、つまり船の置かれている位置というもの
は、全体の輸送手段の中での位置というのを考えておかないと、海運が衰えているという

よりは、むしろそういう大きな流れの中での資源配分の変化というふうに見る必要があるのではないかという感じがいたしました。

ただ、私自身は海が大好きで、今でも毎年10日ぐらい海で泳いでいるほうですから、海洋立国というか、そういうきょうお話がありましたイメージとか、あるいは、船員さんとかを大事にするということには大賛成でございます。そうすると、もしかすると、何かやっぱり、日本が全体として海に対する認識が浅過ぎたというふうなことも影響があるんだとすれば、それはやはり論点として考えるべきだと思います。

それから第2番目は、きょう、データを見せていただいて、私は知らなくてびっくりしましたが、日本人の、特に上のほうのクラスの船員さんの比率が3.7%とか、このぐらいにしかならないということなんです、これも、一步下がって客観的に考えますと、例えば船の運転の技術が非常に変化してきて技術進歩があったと、そうすると、そのおかげとして、何も日本人でなければならないという理由が非常に少なくなって、結果として、日本人は4%弱で、残りがフィリピンその他の方々になっている。これは、技術から考えたら別に問題ないと思いますと、逆に、この比率を引き上げなきゃいけないということには、おそろくならないんだろうと思うんですね。

ですから、そういう技術の問題ということにつきましても、ちょっと教えていただければありがたいと思っています。

以上でございます。

【海事局次長】 先ほど、自己紹介を忘れましたが、海事局次長の春成でございます。

まず1点目の競争力の問題、資源配分の問題だと思いますけれども、ここの中の資料にもありますように、海は海で、あるいは空は空で高付加価値品等が現に運ばれておりますし、そういう意味でのすみ分けみたいなものは徐々に進んでいるわけですが、私どもが問題にしておりますのは、外航海運における国際単一市場で、あまりにも競争条件が諸外国と違い過ぎるという点で、我々の外航海運は徐々に後退してきて、こんな状態になっているということを問題視しておりまして、モード間の問題というのは当然であろうかと思えますけれども、その前に、先ほど来言っております、巨大な世界を寡占化してしまったマースクというのがございますけれども、こういうことで、絶対的な力の差を競争条件の差で生んでいいのかと、政策当局としては、これはまずいなという気がしております。

それから、船員の問題ですけれども、結局のところ、いろいろな分野でヒューマンインフラという言葉がございますけれども、輸送に関しても、クオリティーを支えるものは人

的な資源であろうかと思えます。したがって、我々も外国人船員を否定するという立場にはございませんで、現にフィリピンの船員の方々が多く従事して、それぞれの船会社で教育を受けて、それなりのオフィサーにも上がってきていることは現実でございます。

ただ、ここまででなくていいという議論がございまして、ここの数字で、ほとんどゼロに近いような数字でいいのかということで、よく言われる、今後の技術伝承みたいなものを考えたときに、将来の安定輸送を考えたら、諸外国との比較、相対論の中でいいのかという議論が、我々としてはそういうことを感じております。

いずれ、これは今後、深くご議論をいただこうと思っておりますので、とりあえずのお答えをさせていただきます。

【分科会長】 ほかに何かございますか。

【分科会長】 特にご質問でないようであれば、第2の議題でございます「国際海上輸送部会及びヒューマンインフラ部会の設置について」に移らせていただきます。

今回の諮問事項につきましては、現在の激動の国際経済社会の状況を前提として、我が国のありさまや国と外航海運との関係、外航海運の果たすべき役割をはじめ、日本籍船の増加、外航日本人海技者の確保・育成等の、将来にわたり安定的な国際海上輸送を確保するためいかなる海事政策を展開すべきかについて、十分な審議を尽くす必要がございます。

また一方で、内・外航を通じた優秀な日本人船員の確保・育成を実現するためには、船員のライフサイクルを踏まえた上で、海事関連セクター全体を通じた人材開発、魅力ある職場環境の整備、海事に関連した地域振興、海への関心の醸成等についていかなる方策を講ずべきかについて、十分な審議を尽くす必要がございます。

このような外航海運及び海運における人材という専門的な分野についての十分な審議を必要とすることから、お手元の資料4を見ていただきたいんですけども、資料4にございます、国際海上輸送部会及びヒューマンインフラ部会を設置し、これに諮問事項を付託し、十分な審議をお願いしたいと存じますが、いかがでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【分科会長】 それでは、そのように審議を進めさせていただきます。

続きまして、第3の議題でございますが、国際海上輸送部会及びヒューマンインフラ部会の人選でございます。

交通政策審議会令第7条第2項によりますと、部会に属すべき委員及び臨時委員につきましては、分科会長が指名することになっております。したがって、各部会に所属し

ていただく委員及び臨時委員について、私からご指名させていただきます。

あらかじめ、資料として配付させていただいております資料5をお開きください。

まず、国際海上輸送部会についてですが、委員から、松田委員と私。

臨時委員から、赤塚委員、秋山委員、太田委員、岡部委員、河野委員、佐々木委員、杉山武彦委員、鈴木委員、南部委員、西岡委員、藤澤委員、榊本委員、山口委員、渡委員。

次に、ヒューマンインフラ部会についてですが、委員から、杉山雅洋委員と山村委員。

臨時委員から、赤塚委員、今津委員、大日向委員、越智委員、栢原委員、來生委員、鈴木委員、深澤委員、藤澤委員、真木委員、松尾委員、宮下委員、村木委員。

以上の方を指名させていただきますので、よろしくお願ひします。

また、各部会の部長会につきましては、別途、部会に属する委員の互選によって決定することになっておりますので、申し添えます。

以上、よろしいでございましょうか。

(「異議なし」の声あり)

【分科会長】 では、次の議題に移らせていただきます。

第4議題、今回の諮問事項に関しまして、今後の検討スケジュール(案)について、事務局よりご説明をお願いします。

【外航課長】 それでは、資料の6、国際海上輸送部会及びヒューマンインフラ部会の日程という資料をごらんいただきたいと思います。

国際海上輸送部会、ヒューマンインフラ部会ともに、第1回目の部会を3月に開催をさせていただきますして、6月までの間に5回開催させていただければと考えております。それぞれ第5回、6月までの間の最終の部会で中間とりまとめをお願いできればということでございます。

国際海上輸送部会につきましては、それ以外の論点につきまして、7月以降も適宜審議をさせていただくということで、お願いをしたいと思います。

【分科会長】 ありがとうございます。ただいま、ご説明がありました点に関するご質問、ご意見がありましたら、お願いします。

その他、何かございますか。

ないようでございますので、この検討スケジュールに沿って進めていただくことにいたします。

最後に、事務局から何かございますか。

【事務局】 事務局から1点、連絡をさせていただきたいと思います。

第1回国際海上輸送部会及び第1回ヒューマンインフラ部会につきまして、先ほど、検討スケジュールでご説明させていただきましたが、あらかじめ紹介させていただきましたとおり、第1回国際海上輸送部会は3月19日、月曜日、15時から、国土交通省3号館11階特別会議室にて、また、第1回ヒューマンインフラ部会は、3月12日、月曜日、13時30分から、国土交通省3号館11階特別会議室で開催させていただきますので、ご了承願います。どうぞよろしくお願いたします。

【分科会長】 ありがとうございます。

それでは、5分の休憩の後に、議事次第第2部「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19年度の納付金率について」の審議を行いたいと思います。

第1部に関する臨時委員の皆様には、ご出席いただきまして、まことにありがとうございました。

杉山委員、松田委員、真木臨時委員におかれましては、引き続き第2部の審議をお願いいたします。

それでは、5分後にお願いいたします。どうもありがとうございました。

(休憩・臨時委員等入れ替え)

【造船課長補佐】 続きまして、議事次第第2部「鉄道建設・輸送施設整備支援機構の造船業構造転換業務に係る平成19年度の納付金率について」に移らせていただきたいと思います。

委員の皆様には、ご多用の中、ご出席賜りましてありがとうございます。

私、第2部につきまして、事務局を務めさせていただきます海事局造船課長補佐の宮武と申します。どうぞよろしくお願いたします。

本日は、委員及び臨時委員総員7名中5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ご報告申し上げます。

また、第2部につきましても、第1部と同様、情報公開の観点から、会議自体を公開するとともに、議事録等を国道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たします。

まず、初めに海事局次長の春成よりごあいさつ申し上げます。

【海事局次長】 海事局次長の春成でございます。本日は、ご多忙のところ、本分科会第2部にご出席賜りまして、誠にありがとうございます。日ごろから、私ども海事行政全

般にわたりまして、ご理解、ご支援をいただきまして、厚く御礼申し上げたいと思います。

本日、平成19年度の納付金率についてのご審議をいただくわけでございますけれども、ご案内のとおり、中小型造船業というのは、国内物流の4割を担います内航海運、あるいは漁業というものを船舶供給面から支えておりますし、地域経済の雇用や経済の発展ということに大きく貢献いただいているわけです。その果たす役割というのは、日本にとって非常に大きいわけでございますけれども、ご案内のとおり、長年非常に厳しい経営環境でございました。先ほど、一部にも出てきたんですけれども、近年ようやく内航船の建造事情というものについて、船価の回復といったことで明るい兆しが見えてきたところでございます。

私ども国土交通省におきましても、内航物流におけるコストの削減ですとか、環境負荷の低減が期待されますスーパーエコシップといった新技術の実用化、普及、推進したり、あるいは、技能者の高齢化に対応しまして、人材育成事業を支援するといったことで、中小造船業の技術基盤、経営基盤の強化に取り組んできているところでございます。

さらに、昨年には内航船代替建造アクションプランというものを策定させていただきまして、その実施に努めているところでございます。

本日、鉄道建設・輸送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19年度の納付金率について、ご審議をお願いすることとなっております。

この事業は、ご案内のとおり、不況を乗り越えるために、54年から、63年から、そして平成11年からそれぞれ造船の土地、設備などを買収して、造船事業者の円滑な撤退と、供給の引き締めを図ったものでございます。3度目の買収事業につきまして、事業の終了年度が平成22年でございますけれども、いよいよ最終段階に差しかかったところでございます。つきましては、平成22年度までに収支を相整えるべく納付金率の変更につきまして、今回、お諮りする次第でございます。

どうぞよろしく願いいたします。ありがとうございました。

【造船課長補佐】 それでは、第2部に関しまして、ご出席いただいております委員の方々を、改めましてご紹介いたしたいと思います。

まず、社団法人日本鉄鋼連盟会長の馬場一分科会長でございます。

早稲田大学教授の杉山雅洋分科会長代理です。

株式会社読売新聞社論説副委員長の松田英三委員です。

なお、本日、圓川隆夫委員及び山村レイコ委員におかれましては、所用のためにご欠席

でございます。

次に、今回の諮問案件をご審議いただくに当たりまして、臨時委員としてご就任いただいた方々をご紹介します。

日本内航海運組合総連合会会長の真木克朗委員です。

社団法人日本中小型造船工業会会長の石渡博委員です。

本日の出席者については以上でございます。

それでは、馬場分科会長に議事進行をお願いしたいと思います。馬場分科会長、お願いいたします。

【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たいと思います。

第2部議題1「平成19年度の納付金率について」について、事務局より説明をお願いいたします。

【造船課長】 造船課長の丸山でございます。それでは、ご説明させていただきます。

お手元に、きょうは何種類か資料を用意させていただいておりますが、全体につきましては、資料3、A3の横長の紙でございますが、それでご説明させていただきたいと存じます。鉄道建設・輸送施設整備支援機構が行う造船業構造転換業務に係る平成19年度の納付金率について、というものでございます。

この仕組みにつきましては、先ほど、春成次長からのごあいさつにもございましたが、簡単にその仕組みを、このポンチ絵でご説明したいと存じます。左の上の概要というところでございますが、平成10年から12年、これは第3次でございますが、経営難に陥った中小造船事業者の円滑な撤退促進ということで、施設を買い上げるということで、実際は2つの造船所がこれの対象となりましたが、施設を買い上げました。資金は、市中及び政策投資銀行から調達し、当時、支援機構の前身でございます造船業基盤整備事業協会が買い上げを行いました。

今度、その資金を返還するというところでございますが、財源としては2つ。1つは買い上げた土地及び設備の売却益、それといわゆる残存事業者、この仕組みによって利益を享受するであろう中小の造船事業者の方から、1隻当たり幾らという形で納付金をいただく。これを事業及び買い入れのための資金に充当する、借り入れた資金として、相対するようになる、そういう仕組みでございます。

実は、現在、平成18年度に、すべてその造船所の施設については売却を終了いたしております。その点につきましては、後ほど、ご説明申し上げます。

納付金率の決定というところでございますが、これにつきましては、毎年、国土交通大臣が決めるに際しましては、交通政策審議会の意見を伺ってこれを定めるということが法律上決められておりました、今回のご審議に当たりましては、資料2に、その諮問及び海事分科会への付託の資料を用意させていただいております。

資料2をちょっとごらんいただきたいんですが、3枚紙で表紙のついているものでございます。1枚めくっていただきますと、国土交通大臣から交通政策審議会会長への諮問ということで、平成19年度の納付金率について諮問ということになっております。法律上、規定に基づき審議会の意見を聞く必要があるためという諮問理由を添えさせていただいております。

この諮問に基づきまして、本日、ご審議いただきたいというものでございます。

もう一度資料3に戻っていただきたいと存じますが、審議に当たりましては、先ほどと同じ場所でございますが、2の納付金率の決定の2番目のポツでございますが、船舶のいわゆる受注見通しと、この制度を運用しております支援機構の業務の見通し、これをベースといたしまして、特に残存事業者でございます特定船舶製造事業者の経営のいわゆる安定に支障を与えない、これを十分に配慮するよにということ、この審議に当たっての一つの物差しとして示されておるわけでございます。

そこで、この納付金率についてでございますが、私どもといたしましては、まず中小の造船事業者の、今後、どういう建造の見通しになるのであろうかということ、まず精査いたしました。その結果について、これからご報告申し上げたいと思います。

右のページの4の納付金率というところにグラフがございますので、ごらんいただきたいと思います。右側の網目のかかっているところが平成19年度、20年度、21年度、22年度と、残り4年間の建造需要の見通しについて推測したものでございます。推測の仕方につきましては、例年ほぼ同じような方法でやっておりますが、細かい説明はちょっと割愛させていただきますが、資料5に、そのフロー、簡単な考え方を示させていただいております。

ちょっとごらんいただきたいのですが、資料5というのが1枚紙でございます。中小型船舶の建造需要予測についてということで、まず国内のGDPの見通しをベースにいたしまして、特に荷主のデータを中心とした主要品目の将来の物流の見通しのベースとなる資料を使っております。そして、最終的には内航船舶の必要な船腹量を予測いたします。

一方、それに対して、今度は消えていく船がある、いわゆる廃船される船があるという

ことで、その廃船量を予想する手法も、私どもで長年検討してまいりまして、それぞれの船の種類によって、廃船されるタイミングというのは非常に特徴が出ておりますので、これを用いております。そして、必要な量と消えていく船の差が、新しい内航として建造需要として出るであろうという、こういうアルゴリズムを使いまして、最終的に向こう4年ほどの建造需要をはじき出しております。

実際に、平成18年度は、実際の建造量も過去において予測したものとほぼ一致しております。

こういった手法を用いますと、先ほどの資料の3のグラフでございますが、大体25万トンから28万トンのあたりで、ほぼ平成19年から22年にかけて漸増傾向にあるのではないかと推測されるところでございます。

一方、先ほど、第1部の委員会でもご紹介申し上げましたが、内航中小の建造事業者の現状ということで、同じ資料でございますが、資料4という、今回カラーのものを用意させていただいておりますが、中小の造船事業者の現状について、マクロ的に見たものでございます。

左上のグラフは、ずっと低迷してきている。青い部分が内航船、それから赤い部分が、それより遠くへ出て行くいわゆる近海船、そして黄色い部分は漁船と、ここら辺が大体中小の造船事業者の方々がつくっておられる船の分野でございます。特に内航船、青い部分につきましては、昔は大体200隻から300隻近い規模の建造実績があったわけですが、ここずっと100隻を切るような状況で推移しておりますが、平成11年あたりが特に非常に落ち込んでおります。

ところが、ここへ来まして、平成18年もちょっと上がってくるという上向きの傾向が出てまいりました。そこがございます下のグラフ、内航海運暫定措置事業における建造認定実績、これは建造実績ではありませんで、今後つくるという予定の船とだけいただければ結構でございますが、これも平成18年度にかけてずっと増えてきているということで、多分今後、内航をつくる造船所に、そういう仕事というのは内航建造の需要は増える傾向にあるのであらうと考えられております。

また、その収益率につきましても、その右側のグラフにありますように、青い線が大体業界平均でございますが、特に内航船を建造している事業者の方の収益率は、ここへ来てやっと平均を超えたということで、大分明るい兆しが見えてきているという、今、状況でございます。

いろいろどころどころ変わって申しわけございませんが、もう一度資料3のベースの資料に戻っていただきたいと思いますが、そういう状況の中で、グラフの下に表がございまして、仮にこのような内航の建造需要が出た場合、どうなるかということ、表1で建造見通しを書いてありますが、平成19年度、20年度と25万4,000トン、26万4,000トンという形で数字が入っております。それに対して、納付金というのは、いわゆる契約船価に対して何%という、船の値段に対してかかる率でございますので、契約船価がどのぐらいになるかということで、その契約船価をはじき出したのが、その下の段、つまり1,420億円、1,480億円、1,523億円と増えているのが、いわゆる総トータルの売上、契約の量、金額だとお考えいただきたいと思います。それに納付金率をかけた額を、支援機構のほうに納付していただきたいと、こういうものでございます。

実は、これはずっと続いている制度でございまして、最新は平成16年度に策定された納付金率が、その表1の一番下の行に書いてございます。平成15年度から18年度までは0.1%、平成19年度から21年度までは0.15%、そして最後の年が0.08%ということで予定されておりました。

ところが、実は、先ほど申し上げましたように、平成18年度の頭ですべての施設の売却が終了いたしました。ここで、今まで計上していた額と実際に売れた金額との間に差が生まれました。実は、その下の表2をちょっとごらんいただきたいんですが、平成18年度のところの収入の欄で、施設の譲渡により2億2,300万円という収入が立っております。それ以後はゼロになっておりまして、施設はすべて売却いたしましたので、今後は、その収入というのはもう期待できない。今後は、納付金収入でもって、今までの必要な借り入れた資金といったものを、平成22年までに完済していきたいということで計算をし直しますと、表1の黄色くちょっと染めてありますが、平成19年度、20年度、21年度と0.25%で納付金率を定めていただければ、22年度はちょっと下がって0.13%という形で、最終的に収支相償うという形になるのではないかと、我々、試算いたしました。

業況も、現在、上向いているという状況の中で、この制度を平成22年以降降ると引っぱり張るわけにはいきませんし、できるだけ早いタイミングでこの仕組みを相償う形で完了させたいという思いもございまして、今回、納付金率については、平成19年度0.25%という形で設定させていただけないだろうかという、事務局としての案を提案させていただいた次第でございます。

なお、今申し上げましたが、20年度、21年度につきましては同率の0.25%、そし

て平成22年度につきましては0.13%ということで、もし建造量、あるいは船価もよくて、これが早くに終わるようなことがあれば、当然、前倒しで、最後の年はもっと率を下げる、あるいは場合によってはなくなるということもあるかと思いますが、できるだけこの制度を早めに、業況が上向いているときに完了させたいと、このように考えておる次第でございます。

簡単ではございますが、以上でございます。

【分科会長】 ありがとうございます。ただいま、説明がございました点に関するご質問、ご意見がありましたら、お願いいたします。

【委員】 5,000総トン未満の小型船の建造事業は、ここ10年余りの間下落一方であったものが、平成16年を底にして、ようやく回復基調に転じたのではないかと見えます。契約船価も上昇してきました。これは小型船の建造需要が激減した際に、多くの造船所がブロックの下請け建造や修繕船の分野に転換し、現在も新造船を行っている造船所は、10年前に比べて約4分の1に減少したことから、需要増に応じられなくなったこと、それとともに、鋼材その他、資機材や舶用関連製品の価格の高騰に伴い、建造コストが上昇したところによるところが大きいものと思います。

したがって、船価の上昇がそのまま造船事業者の利幅の広大に直結しているわけではなく、また高騰した資材一般の価格の先行き不透明感から、2年先以上のものについては、建造契約に踏み切れないところが多い状況です。

しかしながら、最近、活況を呈している大型船ほど長期の明るい見通しは立っていないが、小型船にも、少なくとも目先二、三年の間は明るさが見えてきたのではないかと考えられます。

よって、これからこれまでの不況の期間に疲弊した体力の回復と増強に努める時期であるときに、今回の納付金率の大幅な引き上げは、事業者としては痛くて苦しいものがあるというのが偽らざる気持ちです。

しかし、一方で、納付金率を押さえて、この構造転換業務の終結を先延ばしするよりも、今後、予想される良好な受注環境下において、この業務の早期終結を図ったほうが以後の受注活動においてメリットがあるという考え方もあります。

日本中小型造船工業会としては、最終的に、今回、ご提案の納付金率の引き上げはやむを得ないものと考えておりますが、今後4年間に、例えば新造船受注環境の変化によっては、改めて業界の意見を聞き、納付金率を見直すようお願いいたします。

以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。

【技術審議官】 委員からの、業界の現状と、それから今回の納付金率についての最終的な決断のお話を伺いました。私ども、大変ありがたく思っている次第でございます。どうもありがとうございます。

納付金率の問題でございますけれども、先ほど、事務局からお話もありましたとおり、納付金率を決める際の考え方、1つは、船舶の受注見通し及び機構の業務の見通しを基礎とすること。それから2点目でございますけれども、特定船舶製造業における経営の安定に支障を与えないように配慮する。これは、これまでも、今後も守るべきことと考えておりまして、この考え方をもとにして、今回の納付金率も決めておりますし、ただいま、委員からお話がありました、今後、状況が変化した場合の考え方も、この考え方で定めていくということでございます。一貫した考え方で進めていきたいと思っております。

今回のご提案をいたしました納付金率で、今後、この状況が変わってきた場合のお話でございますが、その場合には、当然のことながら、納付金率を改めてお諮りするわけでございます。そのときに、例えば、建造量や船価が上がって、納付金の額が予想以上に上回ってくるということになりました場合には、当然のことながら、納付金率は下がるということになりますし、私ども、納付金率を変更するというに、当然なるわけでございます。

後ほど、また議題の中でご審議いただきたいんでございますけれども、下がる場合に、こういった場でのご議論、あるいは手続につきましては、次のその他の議題で、改めて事務局のほうからご提案をさせていただきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

【分科会長】 ほかに何かございますか。

【委員】 造船業も、そんなにもうかる事業ではないでしょうから、その中から0.1%なり、今回引き上がった0.25%を払っていかねばならないというのは、なかなか大変なことだと思います。ただ、お話がありましたように、やっぱりこういう変則的な制度というのはいつまでも続けていられるものではありませんし、制度全体として、こういうものはやめるという方向が、もうとうに出されているわけですから、この際、若干というか、かなり負担は増えるわけですが、業界としてその受入れを決断されたということの評価いたします。

ということで、私は、この納付金率について賛成いたします。以上です。

【委員】 私たちも内航業界で、我々が499、1杯で大体百二、三十万円の負担になるわけですが、造船所さんのほうは大変だと思っています。出すほうの委員が了解されたんだから、反対する理由はないですけども、結構です。

【分科会長】 よろしいですか。

【委員】 結構です。

【分科会長】 それでは、皆様、ご意見は一応これで了解ということでございますので、平成19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ので、よろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【分科会長】 それでは、平成19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することといたしたいと思います。

議事次第の議題2「その他」とありますけれども、今、あったことだと思いますけれども、どうぞ。

【造船課長】 どうもありがとうございました。

実は、平成16年度の交通政策審議会海事分科会におきまして、一度、単年度でこれは決めていただいておりますが、一応その予定のところに、平成20年度、21年度と0.25%という形になっていて、今後の平成19年度以降の予定について、もしこの数字が変わらない、そしてまたその状況が、今まさにお話がありましたように、変化していない、あるいは、事務を行っております支援機構自身に大きな変化がないという場合には、率を変えない場合には、海事分科会をあえて開かずに、分科会長ご一任という形でやるということが、当時、平成16年度の交通審議会海事分科会では決まりましたが、今回、また新たに新しい率が、平成19年度ということで設定されました。

ということで、その考え方を踏襲して、今後、平成20年度、21年度、22年度、今回、この表の中に書いてございますが、この率がまず変わらない場合については、分科会長ご一任ということで、事務の効率化を図るということはいかがでしょうか。ご提案させていただきたいと思います。

(「異議なし」の声あり)

【造船課長】 ありがとうございます。

それからさらに、申しわけございませんが、最後の年で、平成22年度は0.13%ということになっておりますが、場合によってはこれより下がる可能性も十分にある。先ほど言いましたように、ちょっと楽観的かもしれませんが、建造がもっと多くて、前倒しでどんどん返却が進めば、下がるということもあるわけでございますが、そのときにも、下がる分については、あわせて、分科会長にご一任いただくということでよろしゅうございますか。

(「異議なし」の声あり)

【造船課長】 ありがとうございます。

【分科会長】 それでは、今後の分科会の開催につきましては、そのようにしたいと思います。

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したわけでありまして、せっかくの機会でありますので、この際、ご発言、ご意見がございましたら、どうぞお願いいたします。

【委員】 ちょっと、よろしいでしょうか。私ども、業界、各造船事業者は、現在、フル操業に近い状況であります。船主の希望する納期にこたえることができない事態も出てきております。したがって、注文の引き合いに応じて、建造能力の拡大や、修繕施設の新造船への転用などが柔軟にできるよう、設備政策の運用をご検討をいただくことを、ぜひお願いいたします。

【技術審議官】 ありがとうございます。私ども自身も調査をいたしておりまして、内航船の建造実績のある事業者の最近の受注状況を調べております。ほとんどの事業者が、今現在は、1年を超える手持ち工事量を確保しておるということは把握しております。

これは、逆に言いますと、さらに建造需要が増えた場合に、供給側の建造能力の問題、たしかに多少問題になる可能性は含んでいるなという認識もしております。

したがって、今後ともこうした業況の調査、あるいは、監視をしっかりとやらせていただく。当然そこには、背景として海運事業者の皆様のいわゆる発注状況というものもございますので、そういったものも伺いながら、新造需要に対応した建造サイドの供給を十分に配慮してまいりたいと思っております。

必要がありましたら、設備許可の運用というのを、法令の範囲で可能な限り柔軟に行っていくことを考えております。一言で申しますと、いわゆる新造船の建造能力が不足するような事態を招かないということ、十分に考えてまいりたいと思っております。

【委員】 よろしくお願いいたします。

【分科会長】 ほかに何かございますか。

それでは、本日の会議を終了いたしたいと存じます。最後に、事務局から何かございますでしょうか。

それでは、以上をもちまして、交通政策審議会第12回海事分科会を閉会いたします。

本日はお忙しいところ、委員の皆様にはご出席をいただきまして、大変ありがとうございました。

— 了 —