

交通政策審議会海事分科会
第5回 国際海上輸送部会

平成19年6月28日(木)

【事務局】 まだお見えでない委員の方もいらっしゃいますが、定刻となりましたので、ただいまから交通政策審議会海事分科会第5回国際海上輸送部会を開催させていただきます。

委員の皆様にはご多用中の中、本部会にご出席賜りまして、まことにありがとうございます。本日は、委員、及び臨時委員、総委員17名中13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、本部会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、どうぞよろしく願いいたします。

さて、今回から人事異動のため、一部の臨時委員の方が交代されておりますので、ご紹介させていただきます。

榎本委員のご後任でございます、電気事業連合会副会長の森本委員です。

【森本委員】 森本でございます。よろしくお願いいたします。

【事務局】 なお、西岡委員のご後任でございます、社団法人日本造船工業会会長の田崎委員におかれましては、本日所用のためご欠席でございます。

交代されました委員は以上でございます。

次に、本日ご出席されている委員、及び臨時委員の皆様をご紹介いたします。今回は第5回目でございますので、席上に配付しております座席表にてご紹介にかえさせていただきます。

岡部委員、佐々木委員、渡委員におかれましては、本日所用のためご欠席でございます。また本日は、意見交換のために委員の代理としてご出席いただいている方がいらっしゃいますので、ご紹介いたします。社団法人日本物流団体連合会の中田理事長です。

【中田理事長】 中田でございます。よろしくお願いいたします。

【事務局】 社団法人日本造船工業会の寺門企画部部長です。

【寺門企画部部長】 寺門です。よろしくお願いいたします。

【事務局】 石油連盟の山浦専務理事です。

【山浦専務理事】 山浦でございます。

【事務局】 続きまして、マイクについてご説明させていただきます。現在会場には4本のマイクがあり、1本は部会長のところ、1本は海事局長のところ、1本は私のところにございまして、最後の1本は事務局の者が持っております。事務局のほうでなるべく回させていただきますが、場合によっては、今回、また会場が非常に狭いものですから、手渡しをお願いすることもあるかと思いますが、よろしく願いいたします。

次に配付資料の確認をさせていただきます。お手元の資料のクリップを外していただきまして、まず1枚目が議事次第でございます。2枚目が配付資料一覧でございます。3つ目が資料1、説明資料でございます。資料2が2つございますが、最初のものが素案を見え消しで中間とりまとめに直しているものでございます。その次に、すべて清書した形での中間とりまとめ（案）がございます。最後に資料3として、今後のスケジュールがございます。お手元の資料で不足のある方がいらっしゃいましたら、恐縮ですが、事務局までお知らせくださいませ。

それでは、部会長に議事の進行をお願いいたしたいと存じます。

よろしく願いいたします。

【部会長】 それでは、本日もよろしく願いを申し上げます。

本日は中間とりまとめ（案）についてご審議をいただきますが、本日配付されている案は、前回の部会、また部会後に素案に対して委員の皆様からいただいたご意見も踏まえて、事務局で集約したものというふうにございしております。したがって、相当程度までそれぞれのご意見を取り入れた形で整理がされているものと考えております。審議時間はいつものように2時間とってございすけれども、議論がまとまれば予定の時間前に終わることにいたしたいと考えております。

それでは、議事次第に沿って議事を進めさせていただきます。

まず議題1「前回の委員の意見のまとめについて」及び議題2「中間とりまとめ（案）について」、それぞれ事務局からご説明をお願いいたします。

【外航課長】 外航課長でございます。資料に沿いまして、ご説明をさせていただきたいと思ひます。

それでは、資料1をごらんいただきたいと思ひます。第4回国際海上輸送部会における委員の皆様からの主な意見ということでございす。

まず「日本籍船・日本人船員の確保と邦船社の国際競争力の強化について」のそのバランスについて、多くの委員の方からご意見をいただいております。トン数標準税制はエネルギーの安定供給に資するものであり、その早期導入を支持すると。一方で、日本籍船・日本人船員の増加が外航海運事業者にとって過度の負担とならないよう、経済性とのバランスを考慮した制度設計を検討してほしいといったご意見でありますとか、海運業界としては、国際競争力の確保の観点から、トン数標準税制の導入が必要であるという立場であると。日本籍船・日本人船員の増加については海運業界として、目標に向けて努力をする。海運業界としてトン数標準税制の導入時に日本籍船以外に対象を広げることがを要望する考えはないといったご意見をいただいております。

それから、トン数標準税制については、企業優遇税制であるということで、これがいかに国民生活にとって必要かについて説得力ある説明が必要であると。海運業界に対する規制の内容が現在の素案以上に緩い内容になると、国会を通らないおそれもあるといったご発言もございました。それから、トン数標準税制の導入の理由の一つとして、邦船社の国際競争力の強化というのがありますが、一方で日本籍船・日本人船員の確保の必要性が世の中にも強く意識され始めたからこそ、トン数標準税制導入の追い風になっていると言えるのではないかということで、2つの目的のバランスをとることが大事であるといったご意見がございました。

2ページ目でございますが、トン数標準税制そのものにつきましてであります。競争力の強化という観点で言うと、トン数標準税制はイコールフットイングの観点から導入されるべきものであるといったご意見。それから、経済学的な観点から、国際競争力の強化という観点から導入すべきと。また最適関税の理論に通じるものとして、諸外国がトン数標準税制を導入しているということに対抗して、我が国でも導入すべきだという立論もあり得るといったご意見もいただきました。それから、トン数標準税制を導入する場合、中途半端なものを導入すると使えない制度になってしまうので、それでは意味がないといったご発言。それから競争条件の均衡化という表現が素案の中で何回も出てまいりましたが、だれとだれとの競争であるかというようなところは、少し厳密に書いたほうが良いというご意見もいただきました。

3ページでございます。航海命令に関しましてでありますけれども、「有事を想定した航海命令の発動はないというふうに理解している」がよろしいかといったご発言。それから承認船員制度の運用の見直しについて、運用の見直しは必要な措置ということで、但し、

外国人船長・機関長の承認試験を適切に実施するほか、日本の法令等に関する講習をしっかりと実施をしてほしいといったご意見をいただきました。

それから、自国人船員についての諸外国との比較ということで、諸外国に比べても日本においては、日本人船員が激減したという事情についてのご質問とやりとりがございました。

前回の部会の主なご意見ということにつきましては、以上で説明を終わらせていただきます。

続きまして、「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(中間とりまとめ)」につきまして、ご説明をさせていただきたいと思います。2つお配りをしておりますが、前回お示いたしました素案からの変更点がわかるようにということで、赤字で見え消しをしておりますほうをもとにご説明をさせていただきたいと思います。全体を通じまして、各委員からいただきましたご意見を反映いたしますとともに、政府部内での調整結果も反映した形で修正を施しております。それから全体的に少し記述を簡略化しようということと、ちょっと日本語としておかしいかなという表現の適正化を図ったところもございます。それでは、1ページ目から順次、主な変更点につきまして、ご説明をさせていただきたいと思います。

まず、「はじめに」のところ、(注)を欄外につけておりますが、いわゆる非常時、有事といった表現が素案の中で出てまいりましたけれども、定義がなかなかわかりにくいということもございまして、第2段落の非常時の説明のところに(注)を追加いたしました。

(注)といたしまして、「本部会においては、平時のみならず、いわゆる非常時及び有事も念頭に置きつつ、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全般について調査審議した。この際、「非常時」とは、国内外における事故、災害、テロ、治安悪化等の事態を想定しており、我が国及び周辺地域における武力攻撃事態等の有事は含まない。」という(注)を加えております。

それから第3段落のところでございますが、日本籍船・日本人船員が極端に減少したという諮問の背景を「はじめに」においては記載をすれば十分かなということで、昨年末の税制改正要望において、トン数標準税制を要望して過程でありますとか、その結果としての税制改正大綱の記述の内容につきましては削除をさせていただきました。

続きまして、2ページ目は表現の適正化ということで飛ばさせていただきます、3ページ目をごらんいただきたいと思います。

不定期航路の部分でございますが、外航海運の状況につきましては、世界的な状況を中心に記述をすることでよいのではないかという観点から、不定期航路の部分につきましては、中国等の地域別の海上荷動量について、いろいろと記述をしておりましたけれども、これにつきましては削除させていただいております。

それから定期航路の部分も同様の観点から北米航路、欧州航路等の地域別の航路の状況につきましては、削除をさせていただいております。あとは表現の適正化で若干の文言の修正を行っております。

続きまして、5ページをごらんいただきたいと思います。「我が国経済・国民生活に対する外航海運の意義・必要性等」についての「(2) 本邦外航海運事業者の意義・必要性」の部分でございます。本邦外航海運事業者の役割につきまして、我が国の国際海上輸送の約60%、特に輸入については約65%を分担する主たる輸送の担い手であるという、本邦外航海運事業者の役割に関する記述を追加しております。それが主な修正点でございます。

続きまして、6ページをごらんいただきたいと思います。表現の適正化がほとんどでございますが、「(3) 日本籍船・日本人船員の意義・必要性」というところの第1段落で、日本商船隊における日本籍船・日本人船員は、現在、価格競争力の喪失から、極端に減少しているが、核となるべき存在であり、非常時における役割は大きく、平時から確保・育成することは国家的課題といった表現を入れておりましたが、後ほど14ページの安定的な国際海上輸送の確保のために我が国において講ずるべき施策の日本籍船・日本人船員の確保に関する部分で記述をしておりまして、記述の重複を避けるということで、ここからは削除しております。

続きまして、7ページをごらんいただきたいと思います。こちら、かなり直っているように見えますが、素案の段階では、少し箇条書き風を書いておりましたものを文章に続けて書き下す形に変更したということで、内容につきましては大きな変更はございません。

8ページにつきましては、表現の適正化ということでございます。

それから9ページをごらんいただきたいと思います。「日本籍船・日本人船員の必要規模」のところ、①ということで、想定期間についての記述がございます。これにつきましては、すべて日本籍船で輸送しなければならない状態が1年続くことというふうに記述しておりましたが、厳密に、ぴったり1年間と区切る必要も必ずしもございませんので、1年程度継続というふうに若干幅を持たせた表現に修正をさせていただいております。

以下は表現の適正化ということで文言を修正させていただいております。

それから10ページ、11ページも表現の適正化という観点からの修正でございます。

それでは、12ページをごらんいただきたいと思います。「4. 安定的な国際海上輸送の確保のために我が国において講ずべき施策」の(1)の①でございますが、競争が激化しているということで、3つほど例示を①、②、③で挙げておりましたが、まず②と③の順番を変えましたということと、③につきましては、本邦外航海運事業者の積取比率の記述がございますが、我が国の輸出入にかかわるという文言を加えまして、記述の厳密化を図ったということでもあります。それから少し下のほうで、「2. (2) で述べたとおり、本邦外航海運事業者は我が国国際海上輸送の主たる担い手であり、これが国際競争力を持って安定的に経営することが、安定的な輸送を確保する上で極めて重要である。勿論、」というのを表現の説明を補うという観点から加えさせていただいております。

それから13ページをごらんいただきたいと思います。こちらにつきましては、大半が表現の適正化でございますけれども、「(2) 具体的な施策のあり方」の少し前のところでございますが、「制度的枠組みの構築の際に重要になる視点といたしまして、事業者の国際競争力の確保の観点を踏まえつつ検討することが必要である。」という記述を加えさせていただいております。

13ページの終わりから14ページにかけてでございますが、少し文章が整理されていない面がありまして、若干わかりにくいかなということで、従来の施策では、限界がありました。新たな諸施策として、1つは国際競争力の確保、2点目としまして日本籍船・日本人船員の確保、3点目といたしまして、非常時の措置が必要であるということを書き下すような形に変更させていただいております。読み上げさせていただきますと、「しかしながら、これらの施策のみでは、日本籍船・日本人船員の減少に歯止めをかけることはできておらず、新たな諸施策を検討する必要があります。まず、我が国の施策には、諸外国に比べて劣後しているものがあることを踏まえ、税制、金融、予算、制度などのあり方について、国際競争力の確保の観点から検討する必要があります。また、日本籍船・日本人船員の確保・育成を図るための新たな制度設計を行うとともに、非常時においても安定的な国際海上輸送を確保するための措置を併せて検討する必要があります。」という記述に変更させていただいております。

それから14ページから15ページにかけて、トン数標準税制の導入に関する部分でございますが、ここにつきましては、さまざまな委員の皆様からの意見、政府部内の調整も反映しまして、全体的に修正を加えさせていただいております。まず、国際競争力に

影響を与える要因としてトン数標準税制が挙げられるという点を冒頭に記述をさせていただきまして、続いて、トン数標準税制の導入の状況ですとか、税制そのものもたらす影響あるいは性質といったものを順次記述をしていくというような記述の仕方に変更させていただいております。ということで、まず第1段落におきましては、トン数標準税制の世界的な広がりについて記述をさせていただいております。

第2段落におきましては、トン数標準税制によりまして、本邦外航海運事業者と外国の外航海運事業者との間にキャッシュフローの差が生じて、経営体力の差が拡大する懸念があるという点につきまして、少し表現を直しながら記述をさせていただきました。

それから次の段落でございますが、15ページに移ります。トン数標準税制については、景気動向にかかわらず税額の大幅な変動が避けられるため、将来見通しに基づいて設備投資等を行うことができ、日本籍船・日本人船員の計画的増加という我が国が直面する喫緊の課題に取り組む上で有効な方策となり得るという、税制としての性質を記述いたしております。

4段落におきましては、今、申し上げましたような記述、全体を踏まえてトン数標準税制の導入の目的を記述したということでございます。まず、本邦外航海運事業者と外国の外航海運事業者との間の国際的な競争条件の均衡化を図るということを書きまして、これに加えて、日本籍船・日本人船員の計画的増加を図ることを目的として早急に具体的な検討を進める必要があるという記述といたしております。

次の段落におきまして、現在の我が国の厳しい財政事情のもと、税収減につながるトン数標準税制の導入について国民各層の理解を得るためには、安定的な国際海上輸送の確保の重要性、そのための日本籍船・日本人船員の増加の意義、必要性等について十分な説明を行うということで、説明責任を果たしましょうという記述を追加させていただいております。その上で素案にもあったものでございますが、日本籍船・日本人船員の計画的な増加を図るための法律等の担保措置を一体的に講じる必要があるという旨を記述しております。ここが最も大きく素案から変わった部分でございます。

続きまして、16ページでございます。日本籍船・日本人船員確保等のための法整備の部分でございますが、1つは航海命令。新しく国際海上輸送につきましても航海命令を導入しようということでございますが、その想定ケースにつきまして、明確化したものでございます。なお以下でございますが、なお、有事法制及び周辺事態法制における有事に係る輸送については、当該法制の枠組みの中で対応することが適当であり、この航海命令は、

有事の輸送を対象とするものではないという記述を加えさせていただいております。

それから次の段落でございますが、法律の制度設計を行う際の重要な視点といたしまして、「この際」以下で記述をしておりますが、「この際、日本籍船・日本人船員の計画的増加策については、外航海運事業者の国際競争力の確保にも留意しつつ、制度設計を行うことが適当である。」という記述を追加させていただいております。以下、幾つか修正点がございすけれども、表現の適正化という観点からの修正でございます。

中間とりまとめにつきまして、素案の段階から今回お配りしました、中間とりまとめ(案)との間の主な変更点につきましては、以上のとおりでございます。

【部会長】 どうもありがとうございました。

それでは、ただいま説明がございました点に関するご質問、ご意見も含めて、あるいは本部会の中間とりまとめ(案)というものの全体についてでも結構ですが、自由にご議論をいただければと思います。

ひとつよろしくお願いを申し上げます。

【委員】 最初に中間とりまとめ(案)作成に当たっていただきました海事局長ほか皆様に厚くお礼申し上げます。改めまして海運業界のスタンス等につきご説明させていただきます。

まず、今後のトン数標準税制の具体的な制度設計に当たりましては、外航海運業界の国際競争力の確保ということに一層のご配慮をいただきたいと思っております。日本及び日本経済にとりまして、資源・エネルギーの安定的供給の確保ということは大変重要な課題で、これは国でも産業界でも一致した意見だと思っておりますが、この資源・エネルギーの安定的供給の確保は、安定的輸送の確保があつて初めて完成できると理解しております。去年の話でありますけれども、資源・エネルギーの中・長期輸送契約船は、460隻ありましたが、このうちの459隻が日本海運企業の運航船でした。日本の海運企業に対する産業界の信頼というものは大変高いものがあるのではないかと自負しております。この部会におきましても、何人かの委員の方々から、その趣旨のご説明もいただいたものと思っております。

繰り返しになりますが、日本を除く先進海運国の圧倒的多くがトン数標準税制をはじめとする自国海運助成策をとっております。日本がこのまま導入しなければ日本海運が衰退するとか、ないしは外国海運企業にテイクオーバーされるとか、さらには一部ないしは相当数の海運企業が会社の籍を外国に移すという事態に追い込まれるのではないかと考えて

おります。日本国籍の海運企業がなくなれば、日本籍船もなくなるし、日本人船員もなくなる。

こういう事態を避けるためには、ぜひとも競争力確保に有効なトン数標準税制を導入していただきたいというのが私どもの要請でございます。

ちなみに、各国のトン数標準税制には一定の条件はついておりますが、自国海運の競争力強化が圧倒的な目的で、我が国のように自国籍船だけを対象とするのではなく、外国籍船も含めた運航船全てがトン数標準税制の対象となっております。これは外国でございまして、日本は日本の都合がありますから、そういうことはできないとして、自国籍船だけ——籍数でいえば諸外国の20分の1の規模でスタートするのもやむを得ないかなと私は思っておりますが、ぜひとも使い勝手のよいトン数標準税制を導入していただきたい。我々としては日本籍船・日本人海技者の増加に向けても格段の努力をしております。私どもが求めているのは、国際ルールと同一ルールでやりたいということで特別な補助を求めているわけではございませんので、当然自助努力は最大のものとして十分理解しております。その上で日本籍船・日本人海技者を増やすように最大限努力いたします。

ただし、これは何回も申し上げておりますが、民間企業でございますから、経済合理性の範囲の中でという条件がつくことは当然でございまして、経済合理性を超えて行うことはできないということでございます。

そういうことで、非常に使い勝手のよろしい税制ができれば、我々は、我々のできる範囲で日本船籍及び日本人海技者を増やしてまいります。

以上でございます。ありがとうございました。

【部会長】 ありがとうございました。

それでは、ほかに、引き続きいかがでしょうか。

どうぞ。

【委員】 ちょっと確認といたしますか、教えてほしいのですけれども、1ページの(注)ですが、これは非常時及び有事について議論はしたけれども、このレポートでは有事のことは対象にしないという意味なのか、単なる定義を書いているのか、それを知りたいのです。というのは、16ページに日本籍船と日本人船員の確保のための法整備については、はっきりと有事の場合にはその法制で対象にすると書いてありますので、この中間報告全体がそういうことであれば、1ページの(注)の書き方がちょっと回りくどいなという感じがするのです。もし、1ページの(注)がこのままであれば、どこかでまさに有事のこ

とが何か議論されているのか、対応されているのかという混乱が生じる気がするのです。

私は、有事も対象にすべきではないかと言いましたけれども、法体系も別ですし、この際、ここで定義する非常時に絞って対応を書いたということで、それはそれで結構なのですが、1ページの(注)と16ページの一番上の表現とを読むと、有事の話はどうなってしまっているのかなというのがよくわからないというのが私の感想です。

なお、これは確認なんですけれども、内航船でしょうか、16ページにおける現在の法律による航海命令は有事の輸送を対象とするものではないというのは、法律解釈としてそれは正しいのでしょうか。つまり、現在ある有事法制の中のいろいろな政令、その他で書いてあるほうでやるべきであって、ここでいっているところの、要するに航海命令は有事には全く関係ないということで法律上正しいのか、それは確認をしたいと思います。

【部会長】 今の2点、よろしくお願ひいたします。

【海事局長】 まず一番最後にお尋ねのありました法的な整理の関係でいきますと、海上運送法で出されています航海命令と有事法制の中の指定の関係で申しますと、基本的には航海命令はそもそもの法律制定時のところまでさかのぼって見ると、必ずしも明確でないのですけれども、いろいろな書類を突き合わせると、やはり有事を想定したものではないということございまして、有事法制の中で指定を行いますときに、最終的にはそういうことで政府部内では整理をするというふうに私どもは理解をしております。したがって、今回、新たに外航海運に対して航海命令を出すとしても、それはいわゆる有事下における輸送については有事法制のもとで指定をするか整理をするということで、これは内閣法制局とも相談してございまして、そういうことで整理をしようという形になっております。

それから1ページ目と16ページの関係でいきますと、確かに若干のニュアンスの違いがあるということございまして、整理としては16ページの整理なのだろうと思っております。したがって、この(注)のところと若干の齟齬があるような感じがいたしますのは、後で書きぶりも含めて整理をさせていただきたいと思ひます。

それで、先ほど委員のほうからいろいろとご意見がございました。まさに今回の審議会で議論をしていただいている、あるいはこの審議会の外でもいろいろな場所でこの問題について議論をされているということございまして。今回の意見書の中で、例えば14ページの真ん中より上のほうでございまして、ここについてはトン数標準税制ということに限らず、諸外国の制度に比べて劣後化しているものがあるというのは、これは事実として我々も認めているわけございまして、これについては国際競争力の確保の観点から検討して

いくと。これは直ちに来年、平成20年度からということには必ずしもまいらないかもしれませんが、これは確かに諸外国はさまざまな税制の優遇措置がございますので、これは私どもとして座視するわけにはいかないだろうという認識でございます。そこについては着実に競争環境の整備に向けて、私どもとして仕事をしてまいりたいと思っております。

企業が経済合理性にのっとなって行動せざるを得ないというのは、これはそうなんだろうと思います。したがって、さまざまな制度的枠組みを含めて、経済合理性を判断されるということだろうと思いますので、そこについては私どもの国際化に十分理解をいただき、一方で私どもも業界の事情を考慮しながら、どういうふうにバランスをとっていくのか、これから年末の法整備に向けてやっていきたい、仕事をしていきたいというふうに考えます。

これは仮に平成20年度にトン数標準税制が導入されたとしても、この後も引き続きずっとさまざま残る問題だと理解しておりますので、その旨、私どもはそういう理解をしていることをご承知願いたいと思います。

それから、今回の目標であります、450隻あるいは5,500人という数字が出ております。これは確かに高いハードルでございます。直ちにできるとは我々もとても思えないという状況の中で、ただ一方で、これだけの体制を何とか、いざというときにこれだけのことはあり得るということ想定しながら、私ども、じゃあ、これを現実的にどうやって解決するのかということも実は考えていかなければいけないということがございまして、これについては、私ども内部的には、ない知恵を絞りながら、実際にいざというときにどうやって対応するのかという問題については、これから検討してまいりたいと思っておりますけれども、今の状況ですと何十年もかかってしまうということでもありますし、その間の経済情勢がどうなるかわからないということでもありますから、これについては何か別の種類の知恵を出さないとうまくいかないのかもしれないなと考えております。とりあえず、当面、5年、10年というスパンで考えれば、新たに制定を想定している法律のもとで業界と協力しながらできる限りの地点まで到達したいというのが私どもの気持ちでございまして、そこについてはぜひご協力をお願いしたいと考えております。

【委員】 大変わかりやすい親切な説明でありがとうございました。局長のおっしゃることは海事局の立場として私は十二分に理解できますので、業界のほうと国交省のほうと今後話をさせていただきたいと思っております。

【部会長】 ありがとうございます。

どうぞ、ほかに。

【委員】 今、お話がありましたように、トン数標準税制の議論のそもそもの発端は、日本の国際競争力をどうするかというところからスタートしていると思います。その中で、海上輸送が日本にとって非常に重要な問題であるという認識を持ち、これをいかに将来にわたって確保するかということがポイントであります。

この点から見ますと、トン数標準税制は日本だけ遅れており、これを採用すべきだということが一つの契機になったと思います。同時に、日本人船員と日本船籍がセットで議論されておりますが、やはり最終的には国際競争力をどうやって担保するかが重要で、そこが担保されないと何をやっているかわからないということになりかねません。今、委員も試算されたように、極端なことを言うと、トン数標準税制をやったはいいいけれども、結果として競争力がなくなってしまうということになると、本来の目的が達成されないということになります。これからの制度設計の中で、多分ステップ・バイ・ステップに物事が進むと思いますが、国際競争力が担保できるような形で是非議論を進めていただきたいと思っております。

以上です。

【部会長】 ありがとうございます。

どうぞ。

【委員】 きょうの報告書のサイドインフォメーションと申しますか、関連したことで1つだけ申し上げたいことがございます。

国際競争力のないナショナルチャンピオンと申しますか、そういうのは全く意味ないわけですが、実はナショナルチャンピオンという言葉が、もう一回、非常に大事な言葉として、キーワードとして、復活したということをおっしゃりたいと思っております。

ご存じのとおり、先週、EUの首脳会談があったのですが、その首脳会談後、何が決まったかというところ、新聞でござらんになっていると思いますが、いわゆるダブルボーディングという制度が決まったというのだけが新聞で報道されているのですが、こんなのは我々からすればどうでもいいようなことと申します。一番大事なことは何かと申しますと、私は直接見ませんでしたが、イギリスのBBC放送でやったのは、首脳会談で決まったのはサルコジ大統領の勝利と、でかでかという報道がなされたそうです。

どういうことかというところ、この20数年間、基本的にEUにおきましても競争重視は変わらないのですが、同時に、例えばインフラの産業における企業でさえ、外国の企業にの

とられても構わないと。それを課題というかどうかは別としまして、どちらかといえばそういうことをやってもいいというイギリス風の考え方がずっと通用してきたわけです。ご存じのようにイギリスの場合には、エネルギーとかインフラで言うと、セントリカというガス会社しか残らないような状況になって、この会社もいつ合併されるかもわからないという——わざわざ自分の国の力を弱めるようなことをやってきたわけです。これに反対していましたがフランスとドイツでございまして、今回のEUの首脳会談でシンボリックなことは、歪められた競争、英語のディストローテッド・コンペティションという言葉が削除されたのです。つまり、コンペティションをディストートするというのはどういうことかということ、国がそれぞれ自分のナショナルチャンピオンを保護などとすると、結果として競争が歪められる。こういうことをやってはいけないというのが、今までの風潮だったのですが、その言葉がサルコジのパワーで払拭されてしまったというのが、今回の首脳会談の一番大きな成果であります。そのようなナショナルチャンピオンを育てることが資源配分上いいかどうかということとは別としまして、つまり、ナショナルチャンピオンを育てるなんていうことは、外国に対して遠慮しいしい言わなければいけないような状況があったのかもしれないとすると、大きな世界の流れはそうでなくなっているということです。

保護主義になることは、ちっともいいことではございませんけれども、とって、過大な競争をインフラの部門まで導入するということに関しては、ヨーロッパサイドでも反省が大きく生まれてきているということがございましたので、広い意味ではきょうのお話と関係があると思ったので、ちょっとご紹介いたしました。

【部会長】 ありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。感想のようなものも。

【委員】 トン数標準税制と日本籍船あるいは日本人船員の確保の関係というのは非常に重要なものの考え方だと思うんですけども、全体として、それは国民に納得のいくようなものでなければならないという論点が出てはいるんですが、私は15ページの上から2つ目のパラグラフ。第1パラグラフが全部消えておりますけれども、「また、トン数標準税制は、景気動向にかかわらず税額の大幅な変動が避けられるため、外航海運事業者において、将来見通しに基づいて設備投資等を行うことができるという特徴を有している。その意味で、」というところが非常に重要なのではないかと思うんです。ただ、読みますと、すっと頭に入らなくて、こだわるのですが、将来見通しに基づいて、長期投資と基本的な施策をとることができるという特徴を有している。「その意味で」というと、すばっと話がつ

ながるので、この設備投資等という言葉に何かよほど意味があるのであれば、この言葉でいいと思うんですけれども、このパラグラフが私にとっては非常に重要な論理展開だと思いますので、この設備投資等という言葉がなぜ使われているのか、私はそこが非常に気になる。

長期投資と基本的な施策をとることができるという特徴を有しているというふうに、ほんとうかどうかは知りませんが、そういう論理展開にしますと、トン数標準税制、ほんとうはイコールフットィングという話なのですが、日本籍船あるいは日本人船員の確保というところが、つながっていくように思いますので、何か設備投資に意味があるのであれば、私もそれは理解したいと思うんですけれども、読んでみると非常にひっかかるということを申し上げたい。

【海事局長】 設備投資ということにこだわりがあるわけではございませんで、現に諸外国のトン数標準税制を導入している国の企業に、海外に調査をかけたときの、一つの大きなトン数標準税制の重要性というのが計画的な設備投資でございました。これまで非常に難しかったのが、計画的な設備投資ができるようになったというのは、実は経営的には非常に大きいんだという話がございまして、そういう意味で設備投資を特段しているわけですが、基本的には長期投資の問題ですから、幅広い意味で計画的な経営ができるという趣旨からいくと、今、委員がおっしゃったような書き方のほうがより適切かなという気もいたします。そこは、適宜、ご相談させていただいて、基本的には同じそういう意味で書かせていただいているつもりでございますので、ほかにそれでご異議がなければ、そういう方向で私ども修文させていただきたいと思っております。

【部会長】 ありがとうございます。

ほかにはいかがでしょうか。

【委員】 この全体的な中身の各論ではございませんで、今、日本が海運国日本として、海を中心にしていろいろな問題を整理していこうといった意味で海洋基本法が整備をされたり、これからいろいろ実践に入っていくという段階を迎えております。そういった中にも20条だったと思っておりますけれども、海運だとか船員政策とか明確に条文化されたいろいろな状況も出てまいっております。

いろいろな視点で今回の国際海上輸送部会をとらえていかなければいけないのだろうなとは考えてはおりますけれども、日本という、こういう島国で国民が生活をしている。輸入あるいは輸出でいろいろな大きな物資を海運に頼って、運んでいる。そういった実情で

ございますので、安定した自国籍船あるいは自国船員が中心になって、あらゆる状況に対応できるように、日ごろからこの折にいろいろ取り組んでいくという姿勢につきましては、私は非常に高く評価しております。

一方で、そういった海事思想の普及が随分おくれたのではないのかなど。これはプラザ合意以後のいろいろな制度の問題、競争力の問題等々がございまして、日本人船員も激減し、日本籍船も大幅に激減をしてきた。その中で失われた海事思想というものも早く取り戻していかなければいけない。こういうような状況の中で、ヒューマンインフラ部会もあわせまして、本日おおむねとりまとめの状況が生まれていると。内容につきましては、海事思想の普及も含めまして、国も前面に出て、日本国民が海、あるいは船を見直しをするということが必要だろうと思っておりますので、この内容等々、これからが実践の検討に入っていくということになると思います。これからは各論でいろいろ大きな問題を抱えてくることになるかと思えます。そういう意味で若干意見だけ述べさせていただきます。

以上です。

【部会長】 ありがとうございます。

ほかによろしゅうございますでしょうか。

そういたしますと、今までいただいたご意見からいうと、少なくとも2カ所ほど私の頭の中では、多分修正をきちんとしておいたほうがいいという点があったかと思えます。技術的な点について、一応形の上で私にご一任いただくということにさせていただいてよろしゅうございますでしょうか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

【部会長】 それを踏まえて、基本的な中身については今回ご賛同いただいたと思いますので、これをもって中間とりまとめを策定いたしたいと存じます。ありがとうございます。

それでは、3番目の議題のほうで、今後のスケジュールについて、事務局からご説明をいただきたいと思えます。

【外航課長】 それでは、資料3をごらんいただきたいと思えます。従前からご説明申し上げているとおりでございますが、中間とりまとめ以降、秋以降になろうかと思えますが、競争環境の整備等の残された論点につきまして、引き続きご審議をお願いいたしたい。その上で年内を目途に答申をいただければということをお願いを申し上げたいと思えます。

【部会長】 ありがとうございます。今のご説明については、特段何かご質問ございませんでしょうか。よろしゅうございますか。

それでは、これで中間とりまとめ、おかげさまで何とかでき上がりました。私の立場から一言だけ申し上げさせていただきます。

今回それぞれの委員の方々からそれぞれ違う立場で率直にいろいろなご意見をいただきました。大変ありがとうございました。それに対して事務局のほうも大変丁寧に一つ一つ対応してくださったというふうに思います。

今回の、この中間とりまとめで外航海運の必要性、あるいは本邦の海運事業者の必要性、そして日本人船員、日本籍船の必要性、こういう段階を踏んで、ロジカルな必要性の説明の仕方というようなものについても、一つきちんと共通の考え方を持てたということは一つの収穫であろうかというふうに私自身思っております。

それから、そのバランスの取り方ということが最後まで問題になりましたけれども、しかし、国際競争力の確保あるいは回復あるいは競争環境の整備というようなことに関して、きちんとした姿勢をこの中で打ち出すことができ、トン数標準税制という新しい考え方を、このとりまとめの中にきちんと提示することができたというふうに思います。海事局におかれましては、どうぞこれを適切にお使いいただいて、日本の海運にとって必要な政策の推進にお役立ていただければ大変ありがたいと思います。

大変ありがとうございました。

それでは、海事局長から何かありますか。

【海事局長】 本日は中間とりまとめを出していただき、部会長をはじめ委員の皆様方に心から御礼を申し上げる次第でございます。

今年の2月に海事分科会に対して諮問をいたしました。その後、ほぼ月1回、今月は2回という非常にハイペースで作業をしていただきまして、大変お忙しい委員の皆様方にこれだけの時間を割いていただいたということにつきまして、一方で、まことに申しわけないことだったなと思いつつも、非常に貴重な多数のご意見を賜りまして、私どもの作業に大変役に立つご意見をいただきました。ほんとうにありがとうございました。

今回まとめりました中間とりまとめ、最終答申は年末ということになるかと思いますが、これから海事行政の大枠、それから平成20年度の税制、それから予算への取り組みは今回の中間とりまとめによりまして、方向づけをしていただいたというふうに考えております。このご意見を実行に移し成果を出していくというのは、私どもの大きな責務でござ

ざいます。これから全力を挙げて取り組んでまいることをお約束申し上げまして、私の御礼の言葉とさせていただきます。

どうもありがとうございました。

【部会長】 大変ありがとうございました。

それでは、以上をもちまして、第5回の国際海上輸送部会を閉会といたします。

お忙しいところ委員の皆様には大変ありがとうございました。

— 了 —