

第1回運輸TF 議事次第

1. 日 時：平成20年4月22日（火）9:30～10:30
2. 場 所：永田町合同庁舎1階第3共用会議室
3. 項 目：離島航路の維持・活性化及び内航海運の活性化について
4. 出席者：【規制改革会議】中条主査
【国土交通省】海事局 内航課長 田中 照久

5. 議事

○中条主査

今日は、離島航路の話と内航海運の話と2つお話をお聞きすることになっております。

まず、離島航路の維持・活性化について、規制改革推進のための3か年計画で、こちらの方としては検討していただきたいということで、離島航路補助制度改善検討会を立ち上げて御議論をさせていただいているところであると思います。その進捗状況、今後どのような施策を実施されようとしているのか、その辺のところをまずは教えていただければと思います。よろしくお願いいたします。

○田中課長 おはようございます。国土交通省海事局内航課の田中でございます。今日はよろしくお願いいたします。

それでは、お手元に3つ、ホチキスで綴じているんですが、頭の3枚紙の「離島航路補助制度改善検討会について」というペーパーをごらんいただきたいと思います。

昨年、規制改革会議からいろいろ御指摘を受けました。それからまた、与党からも御指摘を受けました。また、関係の地方公共団体からもいろいろ要望を受けた関係もありまして、前回も御説明いたしましたけれども、一般会計の補助金の中で、予算にシーリングがかかるという制約の中で今までやってきたわけでございますが、いろいろ問題を抱えているということで、この際、見直しをかけるということで、まず1枚目でございますけれども、離島航路補助制度改善検討会というものを海事局の中に立ち上げたところでございます。

委員でございますが、ここに書いてございますが、有識者、学識経験者、公認会計士の方、報道の方に入っております。それから、旅客船協会、団体と航路の事業者の方、それから、地方公共団体で県、市町村、離島センターの方。それから、関係省庁ということで、総務省、農水省、国土交通省の中でも、公共交通全体の観点から見ているセクション、観光のセクション、いわゆる離島振興の関係のセクション、当然、航路でございますから、港湾も関係ありますので、港湾を担当するセクションにそれぞれ入っております。本年1月から検討を開始したところでございます。

今まで4回開いているんですが、1枚めくっていただきますと、縦紙になってございますけれども、議論の概要をまとめたものでございます。この検討会は、6月末までに何とか方向性を見出したいということ、その方向を受けて、今度は21年度の予算要求等、制度要求等に結びつけていくということで今、考えているところでございます。

今までの議論の状況でございますけれども、まず、1回目でございますが、事業者の方からは、離島航路の補助の問題は、離島政策全体の中から考えていくべきだということ。

それから、離島は将来的に人口減と高齢化の影響が大きいので、正直申し上げれば、収支が改善するという見通しはなかなか立たないという中で検討してほしいということ。

それから、規制緩和で参入・競争が自由になったということで、従前の補助航路に新しい事業者が入ったことによって補助金が出なくなって、当然、補助金が出ないということは、収支に、それからサービス水準にも影響が出ているというふうな意見が出されたところでございます。

一方で、地方公共団体の方からは、国も地方公共団体も財政上厳しいのだということ。したがって、今後とも持続可能な離島航路の運営方法を検討してほしい。

それから、現在、国の方は、ちゃんと収支改善しないとペナルティーを科す、補助金を減額しますという制度があるのですが、国の補助に、いわゆる増収の努力をしたら、その分は残してくれというふうなインセンティブをつけられないだろうかという検討をしてほしいという意見がありました。

それから、委員長、早稲田大学の杉山先生でございますけれども、離島航路の現状というのは、今も厳しいが、将来的には更に厳しくなるだろうという中で、何らかの検討を考えなければいけませんねということ。

第2回目でございますけれども、事業者の方からは、国の方は一般会計からの欠損補填、それから、地方公共団体に対して、国から同じように地方交付税措置がされているではないかということがあって、それをちゃんと明確化、見えるようにしてほしいということ。

それから、先ほどの都道府県の意見と同じでございますが、インセンティブ制度を入れてくれないかということが出ている。

地方公共団体の方は、我々の補助制度は、基本的に、まず国の方で本来補助金で出すべき額をはじいた上で、残りの部分を地方に持ってもらおうという形で、初めから国と地方が、例えば、2分の1とか、4分の3とかという比率が固定されていないので、地方の方は国が計算した後でないと額が出てこないの、県の財政当局に説明しにくい。逆に言えば、初めから定率なら定率で決めてもらった方が楽なのだがという意見がありました。

それから、②の経営改善制度、これはペナルティー制度でございますが、結局、国が減らした分は、足らず米は地方が見ているという形になるので、本来、事業者にペナルティーを科しているはずなのに、結局、地方公共団体の負担になっているだけで、これはだれのペナルティーなのだという意見がありました。

それから、経営努力については、やはりインセンティブを入れるべきではないかという

意見がありました。

有識者、学識経験者の方からは、維持の厳しい航路については、単に航路だけではなくて、地域全体で取り組んでいかないと難しいのではないかとということ。それから、制度設計に当たっては、個別の航路の分析をしていく必要がある。

それから、航路については、ナショナルミニマムと受益者負担、これは基本的に地方公共団体と利用者ということになるわけですが、そのバランスの哲学をある程度考えなければいけないのではないかと意見が出されております。

第3回でございますけれども、事業者の方からは、経営合理化についての考え方というのは理解できるが、需要が減ったからといって、船を小さくするというのはなかなか難しいという意見。

それから、中古船を買ってあげればいいのかという話になっても、なかなか調達できないということ。

それから、船のサイズを小さくしてしまうと、肝心の多客期、盆・暮れに輸送供給力が対応できないということが出ている。

もう一方で、船舶の老朽化が進んでいるので、今、欠損補助とバリアフリーの補助という制度があるのですが、船舶建造の関係で補助をもらえないだろうかという意見が出されております。

学識経験者の方からは、船価が非常に高いということで資本費負担が重いという状況を踏まえると、公正報酬比率による補助金とか運賃の問題と、もっと公が資本費コストを負担して、民が効率的な運営をする上下分離方式の2つの方策があるのではないかと意見が出されております。

第4回でございますけれども、有識者の方からは、我々の補助金の出し方はわかりにくいのではないかと、補助率を初めから定率化したらいけないのではないかと、その方が地方にとってもわかりやすいのではないかと意見が出されております。

地方公共団体の方からは、地方財源だっでもらっているのではないかと意見があったのですが、地方交付税そのものも総額が減少してきているので、地方交付税の算出の根拠に離島航路経費というのを一応算入してはいるんだけれども、実際、その使い道というのは、別に離島航路に使わなければいけないというものではないというふうになっているので、ましてや地方財政も厳しいので、離島航路だけを増やすというのは地方からも難しいということが出されています。

これはある県の例ですが、過疎債とか辺地債を発行して事業者の船を買い取って、またリースバックしているという事例を紹介させていただきましたところ、それはできるところとできないところがあるのだという意見が出されたという状況でございます。

今、こういう形でいろいろ意見が出されていて、かいつまんで全体の動向を申し上げますと、特に燃料油が高騰して、今も上がっている中、経営は現状も厳しい。

もう一つは、将来的に離島の20年先、30年先の人口は、厚生労働省の発表とかもいろ

いろ調べて、これから提示したいと思っているのですが、2割とか、2割ならまだいいんですが、4割とか、人口が減少することが見込まれています。しかも、確か平成12年の国勢調査に基づいた予測でそうなっていて、平成17年の最新の数値に基づいた推計はまだ出ていないのですがもっと人口の減少率が高くなるのではないかというような話がありました、厚労省にも資料が出てきたらお願いしますという話をしているところです。

このように、輸送量が減ると、当然運賃収入は減るわけでございますので、欠損が増えていく。このままにしていくとそうになってしまう。あとは、そこにどういう形で経営の合理化とか、そういうもののメカニズム、それから、先生が昨年度もおっしゃっていました、入札とか、そういうものを組み込めないかというのを、これから検討していかなければいけないのかなと思います。

ただ、難しいのは、我々の方も税金を国民の負担で入れるという以上は徹底的な合理化を求めるわけでございますが、航路ごとにいろんな事情があること、もう一つは、気象、海象の影響があって、簡単に小さい船にすればいいではないかということにもできないという議論もあって、その辺も踏まえて、非常に難しい道でございますけれども、考えていかなければいけない。

それから、我々の方も、財政当局、省内も含めて調整をしつつ、何らかの形で少しは前に行くようなことを考えなければいけないというふうな状況で、今、また検討を進めているという状況でございます。

○中条主査 ありがとうございます。離島政策の一環の中でとらえるべきという話は当然のことだと思っておりますけれども、離島政策そのものというのは、方向性はどちらの方向を向いているのでしょうか。何をお聞きしたいかという、先ほども御説明あったように、非常に人口が減少しているようなところもあるわけです。こういったところにずっとこれから補助金を投入していくべきかどうかというところの議論が、基本的にこれ考えないと、投入していくなら腹を据えて、今のような予算の範囲内でなどという非常に不安定なやり方ではなくて、きちんと維持するために金を出しますよということをやらなければいけないし、他方、そういうところは集落移転してもらおうとか、基本的にあきらめるということであるならば、それを先取りしたような方向を考えていかなければいけないと思うのですが、その辺りの議論はなされておりますか。

○田中課長 厳密に言うと、そこら辺の議論というのは、だれも触れたくない、触れられないところがあって、ここの議論はやはり離島航路の補助の問題になってしまいますので、そこでまさに先生おっしゃるようなところに手を突っ込むというのは限界がありまして、はっきり言えば、関係者、地方公共団体の人たちはその議論をすることは、だれも望んでいない。

ただ、我々の方は、1つは現状厳しいというのがありますが、繰り返しになってしまいますけれども、人口が減っていくという状況の中で、それを見越したことを考えないといけない。自治体の方にも、それを踏まえてやってほしい。これは委員会ではないのですが、

今も私のところには要望で、もっと便数を増やしてほしいとか来るのですが、どうやって経営をやるんですかというところは、自治体の方自身が経営をやっているわけではなく、事業者の方がやっているものですから、そこら辺が非常にまた難しい。

それから、住民の方から見ると、医療機関がなくなってしまって、結局、本土側に行かないと医療を受けられないという問題があって、そうすると、片道 2,000 円とか 3,000 円になってしまうと、付添いも入れると、往復で 1 万円になってしまう、そういうふうな問題をどうしてくれるのだというところもあるんです。

我々がやっている行政の限界があって、それは福祉行政とか、そういうところではないかなということの説明はするのですが、結局、今、不便になっている、サービスが悪くなっているというところが全部離島航路のせいだという感じになるものですから、そこはいろいろ説明をして、我々の方も財政の状況も厳しいし、現実にシーリングがかかっているという世界の中でやらなければいけないので、そこはみんなで支えなければいけませんよねということをお説明しつつ、納得を得ていくしかないかなというふうに思っているところでございます。

○中条主査 私が 20 年ぐらい前に離島航路の勉強をしていたころと構造が余り変わっていない。状況は悪くはなっているけれども、構造的には、離島航路は離島航路のところだけで考えているというところがある。例えば、中学校とか小学校とか、数人しかいないところがあって、それを維持している。それよりも、どこかに集めてしまって、その代わり船は便利にしましょうというやり方ができるところだって、内海などではあるはずなので、そういうところがもう少し合理的に対応していければ、かつ、そういったお金を離島航路の方に振り向けていくという形でやっていければ、少しは改善ができる部分というのはあるんじゃないかと思います。

○田中課長 実は、20 年度予算で公共交通の活性化の補助制度というのができました。地方鉄道とか地方バス、いわゆる離島の航路についても、公共交通を活性化するという観点で、いろんな活性化、例えば、先生がおっしゃるように、航路を集約したり、もうちょっと利便性を変えとか、そういうような計画を市町村が中心になって関係者が集まった協議会をつくってもらって、そこがいろいろ計画をつくった上で、事業を実施するときに、計画について 100%、その後の事業について 2 分の 1 を上限とする補助を出せるような補助金をつくりました。

つい先週に第 1 次の認定が発表されたのですけれども、隠岐とか、佐渡とか、長崎県の五島、そういうところがいろいろ改善を考えるという観点で手を挙げてきて、計画をつくらうということで、認定されています。

もともと今回の議論のスタートは、欠損補助の制度をどうしていくかという話はあるのですけれども、そういう制度も使って、単に欠損補助だけではなくて、先生がおっしゃるように、もうちょっと前向きというか、統合とかというのはまあ後ろ向きと言えれば後ろ向きかもしれませんが、経営改善とか、そういうような形のものについても、我々の

方で支援できるツールができてきていますので、そういうものとセットにしながらやっていかなければいけないなということです。

今回、まだ第1号ということで、制度ができ上がった初年度でございますけれども、その結果も踏まえつつ、単純な欠損補助だけでいいのか、船舶に対する補助をしてほしいとか、もう一つは、自治体なり、法的セクターができれば船を持って、そこから事業者に貸すなり何なりという、公設民営というような、いわゆる上下分離、そういうふうなことも含めて、バリエーションの可能性を研究させていただいて、前回、先生がおっしゃったように、入札とか、そういうことも含めて、メニューをつくりたいなというふうに思っております。

ただ、この問題は、支えなければいけないのは我々国だけではなくて、国と都道府県、市町村、国と地方がセットで支えないと無理ですよということは、我々としても財政状況も厳しいので、そこをまずみんなで確認してもらわないと、全部国だと言われてしまうと、なかなか困ってしまうものですから、そこをいろいろ踏まえてやりたいなというふうに思っております。

○中条主査 公設民営がいいかどうか、今、ここで議論している時間がないので置いておいて、経営のインセンティブ改善、そういう方法も、単にペナルティーだけではなくてということをお考えいただいているというのは私も大変賛成です。それは事業者に対するインセンティブです。

それ以外に、自治体に対するインセンティブというか、さっきも申し上げたように、例えば、中学校を統合したら、その代わり離島航路の補助を出すとか、そういう形のものが無いと、小学生5人とか6人しかいないところに小学校をつくって、1人当たり何百万もお金をかけている。そういった状況を改善していけば、自治体にとってもかなり財政状況改善になるし、一方で離島航路にとっても、それだけビジネスチャンスが発生するという話になります。自治体の方も、金出してくれと言うだけではなくて、自治体そのものの財政の改善が可能なようないろんな努力を、離島航路の方から働きかけていくということはあると思うんです。

○田中課長 我々が議論していると、結局、今、メニューというか、オプションの選択肢はいろいろあるのだらうと思います。ただ、問題は、先生がおっしゃるように、個別のところに入って行って、そこで方向性というのをそれぞれ、メニューとか、診断とか、そういうふうなことを考えないと、一律にやっても、あれこれ個別の事情も出てきてしまっていけないものですから、全体論からの仕組みと、もう一つは、まさに先生がおっしゃったように、瀬戸内海だったらそれができるとか、そういうようなところはやっていけないいけない。先日、先生がいろいろ調査していたものも、資料を引っ張り出して見たのですが、なかなかよくなっていないというのはそのとおりで、本当に深刻化している、状況がもっときつくなってきているので、そういうふうなことをもう一回取り組まないといけないのかなと思います。

もう一つは、今、この委員会の中には公認会計士さんも入っていただいていますけれども、経営の専門家とか、そういうような観点からメスを入れるということも考えなければいけないのだろうなと思っております。これからメニューをつくらなければいけないのですけれども、全体論と、もう一つは、個別のものを個々にチェックするというか、やっっていくシステムをやらないといけないのかなというふうに思っているところでございます。

今、離島航路の補助対象航路だけで120航路あるのですが、その外側に、どうも落ちてきそうな航路がまだ200何航路、周辺部にいるというのも1つの大きな問題でありまして、なるべくそういう航路が落ちてこないように、杭を打つというか、そこでいろんな手だても含めて考えていく必要がある。今までは補助対象航路だけを見ていればよかったんですが、我々として、300航路を対象にして制度をつくっていく必要があると考えています。

○中条主査 そこはよくわかるんです。バスだったら、どこを走ってもそうそう状況は変わらないだろうけれども、離島航路の場合は、離島の状況によって、海象、気象によって違いがあるというのは私もよくわかっています。それを全部国交省さんがいちいちチェックしておられたのでは、これは大変な話なので、そこをチェックしなくても済むようなシステムを考えるということが1つです。

それから、先程申し上げたように、離島航路事業者に対するインセンティブを考える。

それから、自治体がもう少し効率的に財源を配分できるような方法を考えていただく。

あと、もう一つは、国交省の中で、要するに、どこが一番大事なんだよ、どこが一番切羽詰まっているんだよと、そういうところの議論というのはされていらっしゃるのかどうか。

正直申し上げます、必要なものはたくさんあるわけですがけれども、費用便益が1前後の田舎の道路をつくるのと、離島航路の、ここがないとやっていけないというようなところにお金を投じるのと、果たしてどっちが一体大事なのだということです。離島航路の全体の補助金額を見ても、しれていると言ったら納税者には申し訳ないけれども、道路の予算に比べればしれているわけです。

ただ、道路は特会になっていますから、一応、利用者の負担になっていますけれども、そうは言っても、例えば、地下鉄だとか、そういったものから比べて、要するに、地下鉄1キロに補助金を出すのと、離島航路1航路に補助金を出すのと、どう考えても額はものすごい差があるわけです。そこまでして地下鉄を便利にしなければいけないのか、それとも切羽詰まった離島航路の方が先でしょうとか、そういう議論というのを私はここで是非やっていただきたいんです。

いろいろ議論していただいて、それは大変ありがたいことだと思いますけれども、内容的な話が余り20年前と変わってなくて、もう少し大きな視点で議論を是非、今、申し上げたようなことを含めてお願いできるとありがたいなという、今日は時間の関係もありますので、希望だけ一応申し上げておきます。

○田中課長 先生の御指摘を受けとめて、予算を増やすのは、我々としても一般会計の制

約の中で動かなければいけないものですから、なかなか厳しいなというところがございます。

○中条主査 それはよくわかります。

○田中課長 そこは、財政当局にも説明をし、いろいろ折衝しなければいけないと思っております。

○中条主査 時間の関係もございますので、もう一個、内航海運の貨物の方の話がございます。そちらの方のご説明をお願いします。

○田中課長 まず、1つ目が暫定措置事業でございます。もう先生御承知かと思っておりますけれども、こちらの資料に基づいて説明させていただきます。

暫定措置事業そのものは、平成10年まで、昔のスクラップ・アンド・ビルド方式による船腹調整事業をやってきたのですが、それはもうやめて、基本的に規制緩和するというふうな措置を講じたわけがございます。

問題は、船腹調整事業をやっているときに、船舶の価値を事実上マーケットでも認めていた、引渡額を認めていたという中で、いきなりこれをゼロにするということは難しいということで、ソフトランディングという形で、船をつくる人がお金を納付します、船をつぶす人に対して交付金を出しましょうという制度を暫定措置という形でやることによって、これは当然暫定措置でございますから、最後はなくなるわけでございますが、それをつないでいこうというシステムをつくったわけがございます。

ところが、現実には、初め、つぶす人が多くて、内航海運の不景気も手伝いまして、船舶を建造していく人が十分出なかったということがありまして、事実上、鉄道・運輸機構、商工中金、民間金融機関からの借金を元に、先に交付金を払って、その後、建造が進みつつある中、船舶建造者からの納付金で逆に借金をこれから返していくというようなシステムに今なっているわけがございます。

そういう状況でございますが、問題は、2ページ目でございますが、実は、内航の船舶が非常に高齢化しているという状況が別途あります。不景気で、リプレイスするというふうな買い手がなかなかないという状況でございます。平成18年に代替建造推進アクションプランというものをつくりまして、ここに掲げている施策を、個別のものは余り触れませんが、それぞれの施策で、代替建造を促進しようという施策を今、進めているところでございます。代替建造の状況は後で御説明いたします。

もう一つは、3ページ目、4ページ目でございますが、この会議の中で、いわゆる資金管理計画を明確化しろという御指摘をいただいているところでございます。3ページ、4ページは19年度上期・下期の資金管理計画でございますけれども、こういう形で資金管理計画をつくりまして、ホームページに掲載しているということでございます。

5ページ目でございますが、内航海運暫定措置事業の収支状況でございます。もうちょっとしたら19年度の決算が出てくるはずなのですが、ここに示しているとおりでございまして、17年度から納付金がやっと増えてきたという状況になってございます。収入

の2段目の建造納付金というのがありますけれども、18年度、建造納付金が約60億から83億に増えていますが、やっとならば代替建造が進みつつあります。

実は今、造船所の船台もいっぱいになっているというふう聞いていて、19年度も相当好調だったわけですが、20年度も引き続き建造需要が上がっているというふう聞いております。ただ、これは景気に左右されて、簡単に今、この時点で20年度大丈夫ですとはなかなか言い切れないのですけれども、造船所の船台の予約はいっぱいになっていると聞いていますので、非常に厳しいときから比べると、何とかうまく回転が始まっているというふうに今、理解しているところでございます。

6ページ目が、政府保証額を前年度以下にするということが決まっているところでございます。まだ減らすというところまで行っていないのですが、530億できっちり、そこは増やさない方向ではできております。もうちょっとうまく回転していけば、減らす方向に少しずつ持っていけるというふうに今、期待をしているところでございます。

その上で、内航海運の活性化について、どのような形になっているのかという御指摘でございます。こちらの円グラフを書いている資料をお開きいただきたいんですが、内航は物流の4割、産業基礎物質の8割を運んでいますということでございます。

2ページ目でございますが、暫定措置事業を入れてから、事業者数そのものは、平成9年度の段階で6,300事業者あったんですが、その3分の1がやめていっているという形で、現在4,300事業者まで減ってきているということでございます。

ただし、この棒グラフの下のところに書いてございますが、いわゆる「一杯船主」と言っています使用船舶が1隻以下の事業者が全事業者の7割を占めているという形で、まだ零細の構造というのは変わっていない状況にあります。事業者数が相当減ってきているということでございます。

3ページ目、今度は船の数でございます。青い棒グラフが船の数でございます。例えば、平成元年は9,300隻あったのですが、平成18年には6,056隻まで、減ってきているということでございます。

一方で、総トン数そのものというのは若干減ってはいますが、先程の船の数ほど減っていないということございまして、平均総トン数が赤い折れ線グラフで書いたものでございますが、上がってきているということでございます。

したがって、これは、1隻当たりの大型化が進んできているということでございます。先程の事業者数が減っているということと、1隻当たりの大型化が進んでいるということが1つ、ある意味では、マクロ的に見れば、事業者の大型化が少しずつ出てきていると言えるのではないかと考えています。

続いて、4ページ目でございます。これは船舶の老朽化の状況でございます。まだ19年度の数字は出てきていないのですが、山吹色の棒のところは、船齢14年以上です。一般の貨物船だと、減価償却が14年ぐらいということで、14年で切っています。黄色いところが7年から14年未満、水色が1年から7年未満ということでございます。

要するに、山吹色のスペースが増えれば増えるほど、老朽船が増えている率が高いということを示しているわけでございます。実は、平成16年度、17年度、18年度と増えてきています。もともと内航海運は、平成3年にバブルがはじけた後、不景気に突入したということも手伝いまして、事業者もなかなか代替建造にお金を回すことができなかったということで、こういう形で増えてきているという状況でございます。

古い船が増えるというのは、突然沈むということはないのですが、安全の問題とか、環境の問題とか、いろいろ大きな問題がありますので、適切な期間に取り替えてもらうということがやはり大事だろうということで、先程御説明していたアクションプランというのを作りまして、今、代替建造の促進に努めているところでございます。

5ページ目を見ていただきますと、内航総連に対しまして、船舶の建造申請状況をやったものでございます。平成16年度、17年度に比べると、平成18年度、19年度が非常に増えているということが見ていただけるのかなと思います。平成18年度、19年度でやっと市況が改善してきたというのが1つありますが、もう一つは、老朽化が相当限界まで来ていて、作り替えざるを得ないという状況も含めて、代替建造の数が増えてきているのではないかというふうに我々は考えているところでございます。何とかこのペースをきっちり維持してもらえば、もう少し老朽化のシェアも減っていくだろうと思いますので、やっと景気が少し良くなってきているという回転も含めて、この状況を注視していきたいということでございます。

6ページ目でございます。先ほど「一杯船主」が非常に多いという御説明をいたしましたけれども、我々は昔から、合併とかをして各事業者の大型化ができないかという、いわゆる中小企業行政の一環をいろいろ進めてやってきたわけでございますが、強制的に押しつけても、事業者の規模を拡大していくというのは非常に難しいということで、今、進めていますのはグループ化ということでございます。

なかなか難しいのは、個別の会社はみんな社長さんなので、合併してしまうと社長さんは1人しか要らないので、残りの人たちが社長でなくなってしまうということも非常に抵抗感も強いところでもあるようだと聞いています。

したがって、船舶管理会社を事業者の外側につくってもらって、そこに船を全部出してもらって、管理させる。ただし、既存の事業者は残すという形にして、いわゆるグループ化を進められないかということで今、取り組んでいるところでございます。これは、上から押しつけるとか、そういうことではなくて、事業者が自らいろんな船舶の管理とか、後で説明しますけれども、船員が不足しているとか、いろいろな課題を抱えておりますので、問題点が同じような人たち、こういうふうに改善したいという志を同じくする人たちが自主的に船舶管理業者をつくってもらって、グループ化を進めていただければいいのではないかという形で、去年から地方運輸局とかに私どもも説明に行って、今、地方運輸局からまた各組合の方に、制度を説明しているところでございます。

実は、こういうことを進める一方で、次の7ページを見ていただきたいのですが、これ

は外航海運もそうなのですが、今、内航海運の船員の不足問題が出ているということでございます。左側の棒グラフを見ていただきますと、昭和49年に7万人ぐらいたのが、平成17年には内航の船員は3万人ぐらいになっています。数が減っているだけではなくて、右側に書いてございますが、平均年齢が45.6歳ということです。45歳以上の割合が60%を超えているのは、林業とか農業とか、そういうふうなところでございまして、内航海運の業界は非常に厳しい状況にあるということでございます。

上の四角の囲みに書いてございますが、これはあくまで一定の計算でございまして、何もしないと、今、50歳ぐらいの人たちが、5年、10年していくと引退していくわけでございます。そうすると、構造的に、5年後には2,000人とか、10年後には4,500人とか、船員が足りなくなる可能性があります。

実は、6ページで見ていただいたグループ化という問題の中には、現実には船員が今、だんだん足りなくなってきたというものが顕在化してきています。いわゆる「一杯船主」の方々だけで船員を確保しようとしても、若い人が零細なところに入りますかということ、なかなか入らないのです。そうすると、船を皆さんに持ち寄ってもらって、その管理会社でまとめて船員の方を採用しますという形にすると、10名しか採用しない会社に比べれば、5社集まれば50人の船員の規模を集める会社になるわけでございます。ある程度経営が安定したところに皆さん入りたいということからすれば、グループ化というのは、船員不足という観点から見ても役に立つのではないかなと、思っているところです。

事業者の方々も、昔はいわゆる漁船の方とか、外航の方とか、引き抜いてくれば足りていたという話がありましたが、今は非常に足りない。現実には中国運輸局とか四国運輸局の船員の需給などを見ていると、2倍とかいう形で、非常に不足が顕在化しているところもありますので、その意味では、今までの、自分が一国一城の主で、小さいながらも全部やっていたらよかったという経営ではなかなか難しくなっている。事業者の方も、そこは理解いただきつつある。全部理解していただいているわけではないと思いますが、理解しつつあって、問題を持たれて、運輸局とか我々の方に相談をされる方も増えてきていますので、その意味では、そういうような問題に対して、1つのツールとしてグループ化というものを若干進めたいなというふうに思っているところでございます。

一方で、この船員不足問題、我々も手をこまねいているわけではありませんで、直接私の担当ではありませんが、8ページを見ていただきますと、今年度予算で、これも、こんな額で何だと先生に言われてしまうかもしれませんが、前年度の倍ということで、額は小さいんですけども、我々もなけなしのところ、船員不足に対して、やはり若い人に来てもらわなければいけないとか、いろいろ手だてを講じています。

今までは船員過剰だったので、離職者対策を中心に船員行政をやっていたところがあるのですが、時代が変わってしまって、育成とか、いかに外から来てもらうかということの手だてをきっちりやっつけていかなければいけないということで、今、いろいろ手だてを講じるべく進めつつあるところでございます。

したがって、暫定措置そのものは、一朝一夕に、借金を一遍に返すというわけにはいきませんが、やっと18年度以降、うまく回転しつつありますのが1つございます。

もう一つは、内航海運全体の活性化という観点からすると、これも結局、景気の結果だろうと言えればそれまでかもしれませんが、事業者数が相当程度減ってきているということと、隻数も減っているし、船舶の大型化も進みつつありますということで、確かにいろいろ評価はありますが、少しずつではあるけれども、業態の改善が結果的には進みつつあると考えています。今、幸いにして船舶の代替建造が進んでいますけれども、これも着実に進めなければいけないですし、船員の問題も対策を講じつつやっっていかなければいけないというのが今の状況でございます。

○中条主査 ありがとうございます。非常に直接的な質問をして申し訳ないですが、暫定措置事業はいつまでおやりになるつもりですか。

○田中課長 18年度末で750億、政府保証がついて鉄道・運輸機構から借りているのが530億、民間金融機関から借りているのが220億ぐらいありまして、恐らく19年度で元金の償還が確か50億強、決算が来たらまた御報告いたしますが、民間金融機関に返して、その残高は着実に今、減っています。我々としては、納付金がどんどん入ってくれば、元本の方も返せることになりますので、なるべく早くと思っています。

ただ、先生、申し訳ないんですが、どうしても景気に左右される点があって、昔の担当者に聞いてみると、昔は本当に資金繰りで大変だった。今、トラックが運賃の問題がもめて、環境方面に、バンカーサーチャージを入れるとかいうふうな動きでいろいろやっていますけれども、実は内航の方はもっと厳しくて、バブル期に比べて3分の1ぐらい運賃が下がって、今、やっと回復基調にあるという状況にあります。ところが、トラックはそんなに運賃下がっていないところで、今、ものすごくもめているというところがあるんです。

内航の方は、バブルがはじけた後、非常に厳しい経営状況になっていたのも、これまた事実で、そういう人から見ると、日々資金繰りに汲々としていたということから比べると、今、やっと回転してきました。実は、これでもお金が足りなくて、交付金をもらうべき人に払い切れないんで、済みません、待っていてくれという人たちが相当、何十億か並んでいたんですが、何とか今年でその解消ができそうな感じになってきていますので、それが着実に進めば、1年2年というわけにはいかないんですが、50年とか、そういうことにはならないと思います。

○中条主査 そんなびっくりするようなことを言わないで下さい。

○田中課長 我々も、借金をいかに返してもらおうかということに尽きてしまうので、雑談になってしまいますけれども、今、いろんな問題があるのは、内航海運が不景気だったということと表裏一体で、造船所も実は不景気だったわけでございます。その結果として、今、外航海運も含めて建造ブームが来て、いっぱいになっているんですけども、内航海運の小さい船舶をつくるような中小企業の造船所が、たしか平成2年から7～8年の間に船台が4分の1ぐらいに、つぶれてしまってなくなっていて、今、内航海運の方も、

さっき見ていただいた 120 隻ぐらいが目いっぱい、フル稼働してそんな感じだというふう
に内航総連の方から聞いているんです。今、つくろうとしても、なかなかつけれないとい
う問題が生じていて、難しい世界でございます。

○中条主査 16 年度の解撤交付金がちょっと多いですけども、15 年度、17 年度、18 年
度は割と少ないですね。

○田中課長 実は、政府保証額とリンクさせて見ていただきますと、こちらの 6 ページを
見ていただきますと、15 年度から 16 年度に政府保証額を 160 億円増やしているのです。1
6 年度にこの交付金が増えたというのは、実はそこにつきていまして、それまでは借金が
できなかったで払えなかったのです。払えなかったで、結局、未交付金という形で順
番待ちをしてもらっていたのです。ちゃんとつぶしているのに、お金をもらえない状態は
ひどいではないかということで、平成 16 年度に政府保証額を増やしていただいて払ってい
るという形で交付金が増えているということになっています。

○中条主査 ですので、この先です。

○田中課長 これからは増やしません、政府保証も減らしていきますという説明をさせて
いただいているわけでございます。さっき申し上げたように、借金の残高の表を、18、19
年度の決算は出てきていないので、それを入れたらもっとわかると思いますが、18、19 年
で 50 億強残高を減らしてきていますので、この回転でうまく行かせてもらってですね。

○中条主査 いつごろやめられるのかということです。要するに、資金計画という話はそ
ういうことで、毎年の話というよりも、いつまでにやめることができるかという見通しを
出してくださいということなのです。

前の船腹調整事業を四半世紀、20 何年間やっていたわけですけども、その暫定事業
なんだから、10 年もやっているというのは、暫定措置として、通常、常識的に考えて、ど
う考えても変な話です。やはり激変緩和で何か必要ですよと、これはわからなくはない
のですけれども、普通、せめて 3 年から 5 年です。だから、ここは本腰を入れて取り組ん
でいただかないといけない。

○田中課長 ただ、現実には事業者の人が喜ぶのは、今、借金させている 530 億をちゃらに
してくれれば、みんな喜ぶのですけれども、そういうわけにいかないで、これはきっち
り返してもらわなければいけない。我々も何もずっとやっていたいというわけではなくて、
ただ、借金は、これは政府保証つけていますが、最後、払えなくなって、払いませんと言
った瞬間に政府に請求が行ってしまうわけです。そういうわけにいかないで、国民の負
担にするわけにいかないで、きっちりこれは事業者の皆さんで返していただくとい
うことにつきると思っています。ですから、そこは、出だしの部分と設計が若干合わなかつた
部分があるかと思っています。

○中条主査 それはそうなのですけれども、要するに、暫定措置と言いながら何年もやっ
ていることの典型的なケースで、やり玉に挙げられることが多いわけですから、そこは早
いところ店を畳まれた方がいいかなと思います。

○田中課長 やっと 18、19 年度とまともな軌道になって、20 年度もそこそこの軌道になっているようなので、20 年度も聞いている限りにおいては、代替建造も進みつつあるというところでございます。さっき見ていただいたように、輸送量とか、そういうものが急激に落ちるわけではありません。輸送力として、船はやはり必要なんです。高齢化が一定以上進む、確かに 14 年でみんなつぶれるわけではありませんけれども、一定の期限を過ぎれば、やはり船を入れ換えなければどうしようもなくなるので、マクロ的に見ると、逆に今、老朽化が進んでいるということからすれば、潜在的建造ニーズそのものはあるということでございます。確かに今年とか来年というところでどうだと言われると非常に難しいところがありますけれども、一定のタームを見れば、これだけの船がどこかで入れ代わらないと、急激に輸送需要がなくなるわけではありませぬのでと思っています。

○中条主査 基本的なことを質問して申し訳ないんですけども、解撤交付金というのは、要するに解撤したら必ずもらえるのですか。

○田中課長 全部の船ではなくて、平成 10 年か、そのときにあった船だけなので、だんだん減ってくるわけです。

○中条主査 減っていくと、だから、一方で借金の方をゼロにする、借金という言い方は変ですけども、そこまでの辛抱ですよということですか。そうなると、資金計画はきちんと立てていただきたい。

○田中課長 ただ、内航総連の事業の中で、足りなかったらどんどん借りるというわけにいかないの、これを減らしていく方向と、もう一つは、納付金の方が、ある意味では見通しでしかなくて、一応、推定はできますけれども、推定すると言っても、過去 2 年とか 3 年の建造の実績を元にはじいていくという形にしかならないので、景気がぶれると、瞬間的にどうしてもぶれていくということ自体は御理解を賜りたいと思います。申請ベースでしかないの、お金を取り上げるというわけにいかないものですから、そこが非常に難しいところだと思います。

○中条主査 確におっしゃるように、最初の制度設計がそうなってしまうから、どうしようもないと言えば、どうしようもないところもあるわけですが、それではいけないわけで、やはりできる限り早期に暫定措置事業を終了するべく取り組んでいただきたいと思います。今日はどうもありがとうございました。