

第9回運輸TF 議事次第

1. 日時：平成20年10月9日（木）13:00～14:00
2. 場所：永田町合同庁舎2階中会議室
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国土交通省からヒアリング
4. 出席者：【規制改革会議】中条主査
【国土交通省】 国土交通省 海事局総務課長 蒲生 猛
内航課課長補佐 西海 重和
内航課離島航路経営改善対策官 浅沼 卓
内航課内航海運効率化対策官 山倉 学

5. 議事

○中条主査 それでは、運輸タスクフォースのヒアリングを開始させていただきます。今日はお忙しい中、お越しいたごきまして、ありがとうございます。今日は国土交通省さんから「離島航路の維持・活性化」、及び「内航海運の活性化」の2点について、御説明をいただきたいと思ひます。よろしくお願ひいたします。

○蒲生課長 では、よろしくお願ひいたします。お手元の方に説明用の資料があるかと思ひますが、それを開いていただきながら、私どもの方で説明をさせていただきます。最初に離島航路の関係でございすけれども、今年1月から離島航路問題補助制度改善検討会というもので、本格的に離島航路をどうするののかということを検討してまいりましたので、その関係について御説明をさせていただきます。

1枚目をお開きいただきますと、その検討会のメンバーでありますとか検討状況が書いてありますが、単に我々だけというよりも、省庁で言えば総務省、かつての自治省ですね、それから農林水産省にも入ってもらいましたし、大学の先生のほかに実際に船を動かしているところであるとか、あるいは地方公共団体、我々が補助をすると同時に地方公共団体の方からも補助をしていただいておりますので、そういうところ、そういうふうなところに入らせていただきまして、1月から7月の末まで8回、検討を行ったということになります。

それで検討の中身については、次の次のページからその中間取りまとめが書いてありますが、その中間取りまとめの概略がその真ん中のところに書いてあります。括弧をして（要旨）ということに付けてございます。これに基づきまして、今、どんな状況か、検討した結果としてどのような状況にあるか、これからどのように考えていくかということについて、これから我々の離島航路の施策の根幹になりますものすから、それについて説明をさせていただきたいと思ひます。

まずもって現状認識ですが、左の方に書いてあります。「輸送人員の減少加速化」とありますが、これは釈迦に説法でございますが、高齢化率が全国平均の1.7倍でありまして、財政力指数が0.2ということでありまして、とにかく、もう、お客さんが減っている、人はいるけれども、乗るような人がどンドンどンドン減っているという状況にあります。

油はC重油という一番黒い油を使って、これはほかの油に比べても、どんどん高くなっていて、3年前の2倍以上になっているというふうなことでありまして、事業者の経営努力はある意味で限界、欠損の増大ということで限界を迎えております。正直を申し上げて、どの事業者も「もう、私一代でこの事業はおしまいです」、こう言っているところがほとんどでございます。

「船舶の老朽化」とありますけれども、6割くらいが償却期を過ぎている古い船になっていて、その古い船が実は油をたくさん食うとか、重い分、油は食うし、スピードは遅いし、そういう問題があるが、これはリプレースできない。こういう問題があります。

それで2番目で基本的な問題として書いてあるのは、もう、こういうのは離島航路全体で構造的な経営悪化にあるのだという認識でありまして、サービスの切り下げ、離島航路の廃止というふうなことがあります。もう、そういう状況に来ております。実際にはもう破綻しかかっているということございまして、これ以上、今のままでの経営効率化とか、負担増はもう困難な状況になっているということでありまして、実際に離島航路をやっているのは地域の名士とか、庄屋さんのようなところがある意味、社会的な責任でやっているところでありまして、全部の自分の財産を担保にして離島航路をやっているということでありまして、「もう、担保も底をつきました」ということで、「私一代でおしまいにします」、こういうのがほとんどであります。

ですから、もう、このままではどうしようもないということがはっきりしてきたということでありまして、ただ、ここで我々として、それではそのままでいいのかということでありまして、そこが3番目のところに書いてありまして、やはり国の施策として離島を見捨てないということを行わざるを得ないということでありまして、これは国の施策としてそうなのだろうということでありまして。

と同時に、地方公共団体もそこから逃げさせないということが必要だろうと思っております。事業者の方もやはりより一層の、我々と一緒にやっていくようなことで、柔軟な形でこれからは物を考えてもらう必要があるだろうと思っております。

それでどうするかということを書いておりますが、これから、来年度からの5か年を「集中改革期間」といたしまして、その間に欠航率とか老朽船の比率であるとか、債務超過事業者比率とか、こういうものを目に見えた形で改善していくようなことでしていきたいと思っております。

それでは何をするとこうなるかということが右側に書いてあります。「改革の四大ポイント」と書いてありますけれども、1つ目が、とにかく国もある意味で及び腰、自治体もどちらかという「国がやるから離島航路の補助をする」という感じでございますが、や

はり、これは全員参加をしてもらうということと同時に、責任分担をきちんと明確にしましょうということがありまして、「航路改善協議会」を航路ごとにつくろうと思っております。

それに基づいて、そこで関係するその経営診断のようなことで、航路診断とか経営診断とか、そういうものをきちんと専門家を交えて、事業者も我々も自治体も交えて、経営の診断をする専門家も交えて診断を行って、航路改善計画をつくります。「いついつまでにこのくらいを目標にしましょうよ」というものをまずつくる必要があるだろうと。

今までのように、ずっと、何か毎年毎年、同じような繰り返しではなくて、やはりその航路は本当にやれるのか、どうやったらやれるのかということで計画をつくっていきたいと思っております。

それから、2番目にありますが、「「守り」から「攻め」へ」と書いておりますけれども、ほかの施策が、私どもの役所の中にもあります。例えば「地域公共交通活性化・再生総合事業」があります。それとあと港湾・漁港の関係の事業もありますが、そういうところと連携することもやらなければいけないということをございまして、そういう単に離島航路だけではない視点で連携してやっていく必要があるということでもあります。

どういうことを具体的にやっていくかというのが(3)にありまして、寄港地を集約する、たくさんの寄港地を持っているのではなくて、ある程度、一つのところに、一つというか、とにかく集約すると。航路を再編するというのも、これは必要になるでしょうと思っております。

サービスの著しい低下にならない範囲でそういうことも必要だろうと思っておりますが、もう一つ、②で書いていますが、今回、大きな眼目になると思っておりますが、公設・民営化ということで自治体なりそういうところが、公営航路の民間委託化も同じですけれども、「とにかく、もう、やっていけない」と。「船を持っていること自体が重荷でどうしようもない」ということなものですから、自治体に船を持ってもらって、それを委託した形で民間の事業者にやってもらうというふうなことが必要なところが、随分、出てくるだろうと思っております。

当然、こちらの方から指摘していただいた、ここの中には入札ということが具体的に入ってくるのではないかと思っております。自治体を持っているそういう船を「どうですか、皆さん、やりませんか」ということで入札に応じていただくというやり方で、安いところにしっかりやっていただくということを考えていかなければいけない。

その船も古くなっていますから、自治体の方がそういう意味での船の整備ということもやっていかなければ、もう立ち行かないということでありまして、そういう意味で船についても代替建造を進めて、性能のいい、油の食わない、そういう船に替えていく必要があるだろうと思っております。

(4)に書いていますが、とにかく離島航路補助については「公平感と納得感」を皆さんで持ってもらうなければいけないということで、標準単価方式ということで今までは離

島航路以外の、補助航路以外のところの単価をもってどのくらいのお金がかかるか、かかるかということでも補助をしてきましたけれども、それを要するに離島航路というか、赤字のところも入れ込んだ格好でその標準単価を算定しますということでありまして、こういう数値は全部、国民に明らかにしたいということと、こちらからの御指摘がありますように、インセンティブということで頑張ったところにはそれなりに頑張った分、今まで我々はその頑張った分、補助をさっ引いておりましたが、もう、そういうことはやめます。頑張った分については、その分を上乗せして補助をこちらの方からお渡しするというふうにしたいと思っております。

それから、一航路、要するにある航路があるとすると、2つの路線というか、2つの航路が、ルートがあったというところなども、そういうところはもう最初から我々の中で補助から対象外でしたが、唯一航路以外についても支援対象を拡大する方向で物を見たいと思っております。

当然、それは自治体の方が相当、その辺について積極的な対応をしてもらわなければ、我々としてやるつもりはなかなか出てこないのですが、基本的に今まで以上にその門戸を広げるようなことも必要だろうと思っております。

というようなことで、これに基づきまして、現在、最終取りまとめということで調整をしております。一番最後の紙をお開きいただくと、これに基づいた形で、現在、予算要求をしております。一番上の方に書いていますが、今年度は38億円の年間の予算でございましたが、来年度については56億円ということで大幅増をする方向で、今、財政当局の方をお願いをしているということでもあります。

勿論、下の方に書いていますが、地域公共交通活性化・再生総合事業とか、そういうところとも連携をとるということでやりながら、我々としても離島航路補助についてはやはり今まで以上にやらなければいけないだろうと思っておりますし、現在、審議中ではありますが、今年度の補正予算については33億円を計上しております。今年度分が38億円ですから、それに今年度分の補正が仮に付くとなると、大体、今年度分については、当初の倍近くになるということで考えております。

離島航路についてはこういう状況でございますので、御質問にありましたところについて、このまま続けてお答え申し上げます。「インセンティブ制度の導入」ということですが、申し上げたとおりでありまして、事業者の改善意欲を引き出すことが可能となるように、我々としても今回の検討委員会で見直しをしたつもりでありまして、繰り返しになりますが、前年度より欠損額を削減した場合、何でもかんでも、削減の中にもいろいろあるとは思いますが、例えば需要喚起で増収になりましたとか、事業者が合併しましたとか、航路を統合しましたとか、そういうことで費用を削減しましたと。そういうことで前向きな形で努力をしてその増収が図られた場合には、そこを欠損補助に上乗せして増額査定するという方向で考えていきたいと思っております。そういうことで、今、財政当局の方に話をしているところであります。今、「これでやります」とは言えませんが

も、今、そういう方向で調整をしていると御認識をいただければと思っております。

それから、「例えば」ということでお書きいただいておりますけれども、「最低の補助金額を提示した事業者に独占的な運航権を付与する補助金入札制」ということですが、先ほども申し上げましたけれども、やはり我々としては、もう、各事業者そのものでは成り立っていきませんので、今回の中間とりまとめでやはり公的なところが船を持って、それを民間事業者は無償か低廉な使用料で貸し付ける公設・民営化とか、そういうことを考えておりますし、公営航路について入札を通じて一番安いところに運行委託をすることは、その中で当然出てくることであろうと思っております。そういうことによって、事業者の持っている資本費の負担の軽減が図られますし、「やめなくて、何とか済むだろう」ということにもなるだろうと思っております。

ただ、これも、今、そういう方向で財政当局と当たっているということでもありますし、今、そういうことで関係する地方公共団体の方に「こういう方向でやりませんか。こういう方向しかありませんよ」ということで話をしているということでもありますけれども、仮にやろうとすると、やはりこういう形での入札制度を間にかませるということになるだろうと思っております。

質問の3番目にありますが、「今後、どのような施策を実施されるのですか」ということについては、私の方で申し上げましたように、中間取りまとめの中で具体的な施策が書いてありますので、それに替えさせていただければと思っております。離島航路については以上であります。

○中条主査 ありがとうございます。それでは、少し離島航路について御質問をさせていただきたいと思いますが、かなり包括的に取組みをおやりになっているということで、大変、御苦労さまでございますというのがまず一つ、感想です。

これも状況は20年前、30年前とそうそう変わっているわけではなくて、むしろ悪化しているという状況がある。今まで、ともかく「大変だ、大変だ」と言いながら、そのまま、端的に言えばその市場規制の方の緩和はやったけれども、補助制度の方は余り変えずに来たという状況で、ここは今、それを基本的な点から考え直そうというお考えだということで、そこは是非よくお考えの上、プランを立て、実行していただきたいなと期待をしております。

細かいところを一つ、二つ、少し教えていただきたいのですが、まず、今の中間取りまとめの本文の方ですね。本文の方の5ページのところで、「「過去の赤字穴埋め」から「将来のリスク軽減」へ」という(3)の①ですね。2つ目のところで、要するに、いわゆる旅客船ではない定員12名以下の事業者、ここについても補助制度の欠損補助の対象とする。

これは、私、ここは非常に評価をしますが、これまで、実質的には、こういった定員12名以下の事業者が航路の維持の役割を果たしていたところはかなりあるかと思うのですが、これは海上運送法上でいうと、旅客船でないから規制対象、あるいは補

助対象ではなかった。そう理解をしてよろしいですか。

○西海課長補佐 旅客事業でありますけれども、ただ、12名以下では一応、不定期で、不定期運送事業という扱いにしていまして、定期船が掲げた時刻表に応じて、お客さんが少なくても必ずやる、定期便だからやるということはあったわけですが、12名以下の場合、逆に言うとそういう義務からは解放されてやっているのです、不定期だから、そういう意味では欠損補助の対象になってこなかったという考え方です。

今回、考え方を変えたのは、一種の廃止代替バスと同じような考え方です。定期でやっていたものの、定期でやるのがかえってその航路維持に重荷になるようであれば、そこは弾力的な運航はしてもいいようにする。そのかわり、そういう航路についてはもともと必要があって、維持すべき必要があると認めた航路ですから、運航形態を変えて何とか維持しようと工夫している場合については、それをもう定期から落ちたから補助しないということではなくて、補助はしていきますという考え方に変えていこうと。

○中条主査 なるほどね。わかりました。一応、これは海上運送法の改正によって、これも一応、旅客船になったのですか。

○西海課長補佐 旅客定期、不定期の中には入っています。

○中条主査 中には入っているということですね。あと、すみません、ちょっと細かいことで。定員12名以下の場合でも、要するに定期運送をやっている場合には、これは定期航路事業者なのですか。

○浅沼対策官 人数制限で13名以上を旅客船と言っていまして、12名以下は旅客船ではないので。

○中条主査 ではないんですよ。

○浅沼対策官 ただ、旅客定員が確かに12名あるから、人を運送すること自体ができないわけではないのですが、法律の体系上がその12名と13名で分けているもので、それ自体は従前とは変わってはおりません。

○中条主査 そうですか。

○浅沼対策官 そこは変わっていないと。

○西海課長補佐 法改正はまだやっていない。

○中条主査 要するに、このところは簡単に言ってしまうと、「定員の大きさで差別することなく、必要な航路サービスに対して補助金は出しますよ」と。そういうことですよ。

○西海課長補佐 はい。

○中条主査 これは非常に大事なところだと思います。それから、公設・民営という話ですが、こういう離島航路の場合にはもう宿命的なところがあって、これはバスなどとは違って、路線の規模とか車両の大きさとかというのはバスの場合はほぼ一定ですが、離島の場合は非常に大きな船から小さい船まである。航路の種類も遠隔地の離島と、遠隔地の小さな離島、遠隔地の大きな離島、近接の小離島とか、いろいろ、市場の状況というか、あ

るいは海の海上の状況は違うわけですね。

確かに、諏訪之瀬とか十島村のようなところに関して言えば、あれは今、村営ですよ。だから、ああいうところは仮に民間でやっているとして、そういうところについて、確かに船舶を公設でという形になるのはある程度、理解できますけれども、内海の離島の小離島の場合に、果たしてそういうところまで必要なのかと。そういった市場の状況に応じた対応が必要ではないのかということが、一つ。

それから、もう一つは、要するに資本補助の形になるわけですね。船舶については自治体等々で対応すると。これはどうしても、資本補助をやると立派な船をつくり過ぎるといって、そちらの方の弊害も一方であって、住民の人たちが「何か船長のためには立派な船になったけれども、こちらとしてはもっと小さな船でいいから、もっと便数を増やしてほしいんだけど」という意見を、例えば北条の安居島あたりだと聞いたこともありますが、その点についての対応策はこれから考えていってほしいと。

○西海課長補佐　そこは実は、まず、不必要に大きな船をつくった場合は、実は今日はインセンティブ制度だけ申し上げたのですが、実はペナルティー制度も同時にございまして、例えば3年間、ずっと平均的な収支率を下回るような、つまり費用が増大していった場合は、実は査定をするようにしております。

つまり、査定をする一方で努力をして補助金を出した方へは、欠損になった方に対しては、インセンティブのお金を分け与えるということで、実はそういうモラルハザードが起これないように査定制度は、要件はいろいろと見直していこうと思っておりますが、費用を増大させたり、収支率がずっと悪いというところは一定の補助金カットをするという方向で歯どめをかけようと思っております。

もう一つは、実は省エネ化とか小型船化というのは、公設・民営の支援制度とは別に設けてまして、政策としては明らかにそちらの方向に行ってくれる場合には、例えば船の価格の1割を補助するとか、固定資産の特例をそういう要件に書くということで、逆に言うと、それをやらなければ、そういった支援は一切、受けられないということで、政策的に国として考えているのは省エネ化の船であったり、あるいは小型船に需要の実態に応じた、例えば内海離島などはそうだと思いますけれども、需要に応じた小型船への切り替えとか、それに対しては支援をしますという形で、メッセージを出して誘導していこうと考えております。

○中条主査　一つ、これはなかなか私もいいアイデアがないのですが、要するに、査定をされるときにサービスの質を考えていかなければいけない。今、おっしゃったように、モラルハザードが起これないようにと、そういうことは勿論、それは一つ、大事な話ですが、モラルハザードではなくて、例えば便数の方を重視するのか、それとも大型化で安定的だということを重視するのか、あるいは御承知のとおり、スピードを出すには大型化せざるを得ないという宿命がありますね。したがって、そちらのスピードの方を重視するのか。こういういろんなファクターがたくさんある。

単純に言っても、高速船を入れたいと。高速船を入れれば、当然、その質は上がるわけですが、一方でオペレーティングコストも一緒に上がってしまうわけで、そういうところはどういう形で考え、査定をしていかれるつもりでしょうか。

○西海課長補佐 今までの査定が実は結構、機械的に、標準的な、平均的な収支率を3年、下回ればカットとか、3年間、収支率がずっと悪くなっていればカットとか、そういう形でしたが、先生のおっしゃるように、もう少し個別事情を見た方がいいのではないかということは、関係者で合意がとれておりまして、今、まさにその制度設計の話をしているところではあります。まず一つ、はっきり、今、議論になっているのは、高速化については、ある程度、船がリプレースされた中で、実は結構、それなりに高速化はしていて、その一方で燃油が上がったものですから、いろいろとヒアリングをすると、もう、余り事業者の方は、これだけ燃油が上がって、その中で高速化すると、余計、運航費が増えるものですから、もう、余り前向きではないという事実がありまして、そこについては逆に言うと、本当にやる必要がある特殊な地域については、地域公共交通活性化という前向きな補助があるので、そちらでやっていただくとして、基本的な方向性はむしろ省エネ化とか、需要実態に応じた小型化の方に支援制度を厚くして誘導しよう。

それ以外の便数とか、その問題については実はいろいろと調べてみると、結局、運賃水準をとるのか、あるいは便数の維持をとるのかとか、地域によって違うものですから、そこは余り査定の明確な基準にはできないのかなと。

むしろ、費用が増えた原因がどう見ても人口の減少とか、油が上がったという蓋然的要因ではない場合は、明確にペナルティーをかけるという要件を掲げて、便数を減らしたから単純に逆に補助金をとか、欠損を減らしたのでインセンティブをくれということに対しては、今、慎重に個別事情を精査した方がいいのではないかという議論をして、まだ途中ですけれども、しているところでございます。

○中条主査 そのこのところはいいい知恵を出していただきたいと思いますが、それと併せて、「これは自治体を巻き込んでいきましょうよね」と。これは当たり前といえば当たり前ですが、その中で今回の検討会でも総務省も入っていただいているという形で、それは大変いいことだと思いますが、では、具体的に例えば小学校を統合しますと。内海の島などですと幾つかに、小離島の間に分校があったりしますよね。その小学校を統合しますと。統合したことによって、実は航路が新しく必要になるよねと。しかし、その自治体全体としては、それの方がコストは安くなっていくという状況があったりすると。

そういうケースのときに、「これはその自治体が自分で判断してくれよ」と。要するに、国土交通省が一々、そんな細かいところまでいろいろ言っていたりという話ではないだろうから、もう、一括して、例えば交付税のような形で一定のお金を与えて、「中でやってください」と。「それは航路を密にして対応するというやり方もありだし、やはり分校をつくる、分校を維持するというやり方で対応するのもありだし、それはもう地元で考えてください」と。そういう発想はないのですか。

○西海課長補佐 実は今回の見直しの中で、航路はどちらかというところと厳しい合理化というところ、改革をする方は航路改善協議会というところと国と自治体と地域の関係者、事業者が入っていただいて議論をして、合意形成の上でやるのであればきちんと厳しいこともやると。

一方で、先生がおっしゃいましたように、もしかしたら、若干、コストが上がるけれども、できるだけコストを抑えながら、島民の利便性を今の人口の分布と合わせてやりたいという場合は、今度は地域公共交通活性化の協議会というのがあって、そちらは今度はもうちょっと利便性とか、単に厳しいだけではないことも含めて議論をする場をつくりましたので、そちらの方でやっていただくと。

つまり、自治体の方には、地域の方にはとにかく維持最優先でやるのか、維持と住民へのサービスをバランスをとりながら、どちらかというところと住民サービスをもうちょっと重視しながら、何とか地域を維持していきたいという場合と、それぞれに応じて、協議会自体は同じ、似たような場ではございますけれども、補助制度も若干、性格を変えて、地域公共交通活性化の方はそういう前向きなことも少しできるようにしましたので、そこで選択をさせていただいて、そこでバランスをとってやるのか、まずはとにかく維持をしないともうなくなってしまうかもしれないので、まずは先に改革だとやるのか、選んでいただこうかと思っております。そこに国が参画するようにしましたので、国もそういう相談に応じて、他地域の例なども含めて相談に乗っていただくかと思っております。

○中条主査 お話はわかりますが、地域公共交通活性化は国土交通省さんの管轄の中の話です。ですので、他省庁との補助金との関わりが発生するような場合に、社会としてはそれを使った方が効率がいいけれども、国土交通省の予算としては増えてしまうとか、逆であるとかということがあるわけですね。だから、そういうことを考えると、そこはもう自治体に任せてしまうというやり方はどうなのかなと。

○西海課長補佐 今、先生がおっしゃった、実は離島航路もすべてもともと国が補助をしているわけではないものもございまして、特に国の補助対象外に置くことについては、まさにそういうことと、自治体の方に御判断を委ねている関係上、実質的には自治体は総務省からの交付金、地方交付税交付金によって、実際、そういうことをやっておられるという面があるかと思えます。

○中条主査 だから、そのところはうまく連携ができていっているのでしょうか。

○蒲生課長 私どもとしては今回の検討委員会もそうですけれども、やはり離島航路をたくさん持っているとか、問題のあるところを抱えているような自治体とは、大分、この離島航路の関係を中心にいろんな話し合いができるようになっていきますので、もしそういうふうな、先生がおっしゃるような、小学校の統廃合とかということ、そういう問題があるとすると、実際の判断もありますけれども、できるだけ風通しよく議論ができるようにして、総務省の方にも話が持っていけるようにしていきたいなとは思っています。

○中条主査 集落の再編とか、離島から全部、本土に移ってしまうとか、そういったこと

ができるような形の補助制度であれば、航路補助の方は実はなくなってしまう可能性があるわけですね。

○蒲生課長 はい。

○中条主査 航路補助は節約できる。ただし、一方で、そこで節約しても、その分をほかで集落移転のために何か使える形になっていないと、地元としてはとにかく航路補助を欲しいという動きになりますから、そこの辺りのところ、もう少し包括的な補助制度が考えられないかなど。

○蒲生課長 そういう意味でいうと、定住自立圏構想というのが総務省を中心に出版されたので、そういったものと連携と情報の共有を進めるところまでは考えていますけれども、そこと新制度自体の大きな橋になっているのは省庁間をまたがっているもので、どちらかという、むしろ内閣官房のそういう部署もあるので、そこの動きも見ながらという形で対応していこうかと思っています。

○中条主査 はい。では、そこは鋭意、検討をお進めいただきたいと思います。あと、もう一点だけ、7ページのところの④です。さっき、蒲生さんから御説明があったときに、「複数存在する場合でも補助をするようにする」という御説明だったと思いますが、確認させて下さい。④の中の前半のところ、これはもう好きでやっているのだから、入っている者は、基本的に競争になじむところなので、だから補助はしませんと。後半のところは、複数の場合でも補助をすることを考えるということですか。

○西海課長補佐 これは簡単に申し上げますと、同一航路にダブル、トリプルで競合しているのとは違いまして、島の東と西の端にそれぞれ本土と結ばれていたり、真ん中に脊梁山脈があって分断されているとか、あるいは瀬戸内海に多いのですが、中国と四国側に全然、生活圈や陸地に分かれているとか、幾つかそういった例について、その複数という外形的要因だけで排除するのはいかなものかという論点が出されたものですから。

○中条主査 そうということですか。

○西海課長補佐 はい。

○中条主査 では、さっき、蒲生さんがおっしゃったのは、この後半の方の話をということですね。

○蒲生課長 そうです。

○中条主査 そうですか。わかりました。それでは、今後とも情報交換をさせていただきながら、私たちとしても見守っていきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。では、内航海運の貨物船の方ですね。そちらの方をお願いします。

○蒲生課長 わかりました。内航海運の暫定措置事業について、これまでの償還状況であるとか、今後の償還の見通しといった現状とか、現在のところの考え方を説明していただきたいということだと思いますが、資料をお手元にお渡しさせていただいておりますが、現在の状況を数字で出しますとこういうことになっております。

10年度からやっておりますけれども、現在のところ、こういう形で国の方から政府保証

ということで、530 億円のお金を政府保証しながら、こういうふうには、19 年度はこのような数字になっていますが、御覧いただいているように、交付金が一時、どんと大きく入りましたから、このくらいの規模になっていますが、どんどんどんどん、これが収束してきておまして、納付金の方がどんどん、毎年毎年、増えてきている。そういう状況でございまして、その意味では、この暫定措置事業が一定方向に収束してきている状況にはある。我々としてはそう思っております。

今の状況を更に説明させていただくと、こういう表があると思いますが、今、建造数が増えてきていますということで納付金が増えていてございますが、ようやくここに来まして、18 年度辺りからその建造、リプレースの申請が非常に、建造意欲が増えてきておまして、18 年度が 126 隻、19 年度が 121 隻ということで、回復基調が見られると思っております。

今年度はどうかというと、まだ半分ですけれども、こういう数字であります。ただ、やはり、ちょっとここに来て陰りが見えてきているかなと思っております。どうも 19 年度までは行かないだろうということがあります。

もう一つ、今後の状況を占うような数値を出させていただいておりますが、これが今後の石油の製品の需要見通しですが、やはり、大分、省エネといいますか、そういうことがあると思っておりますけれども、今後、やはり随分減っていくと思われておまして、その意味で毎年の伸び率が三角（▲）になっているということでありますので、これはそのまま内航海運の輸送船の方の船舶数の減少ということに結び付いていくわけございまして、その意味でそれを見越して、もう、船をつくるのをやめていくということが出てくるということが考えられます。

そうすると、ここに出てきている納付金が、今、非常に多いわけですが、こういうことにはならないのかなということで、将来的にいついつまでということとはなかなか申し上げられませんが、何か、ちょっとまだ見えない不確定要因が出てきたかなというようなことであります。

今のところについて考え方はどうですかということで申し上げますと、今、申し上げたことございまして、今年度はちょっと下がると。来年度もそういう意味ではちょっと心配な状況にあります。それと同時に解撤の交付金のこちらから出す部分ではまだ 20 年度も残っておりまして、これは早々に解消しなければいけない。できれば今年度中に解消したいと思っておりますけれども、そういうふうなことがあります。

繰り返しになりますけれども、21 年度は燃料利用の国内需要が減少するというので、タンカーの解撤が見込まれ、解撤交付金が当初の予測よりも必要だということになるということで、できるだけ早期に解消したい、していきたい、収束の方向に向かって、今までは非常によかったの、したいとは思っているのですが、なかなか見えにくい状況だと思っております。

それで、なかなかかちつとしたことが言えなくて、大変恐縮なのですが、それと併せて

「今後の内航海運の活性化策について考えをお聞かせください」ということをございますけれども、今、非常に難しい状況になってきておりまして、やはり内航海運自体が今、199トン以下の船が全体の半分以上なのです。500トンを含めると80%になっていて、いわゆる「一杯船主」と言われている人が全体の7割で、99.6%が中小企業ということになっています。

そういう状況の中で油の値段が3年前に比べて2倍以上になっているということで、船の高齢化が物すごく進んでいる、船が古くなっている。それから、船員さんの平均年齢が54歳くらい。こういうふうな内航海運をめぐる状況が極めて、非常に厳しくなっているわけなので、この中で何をしなければいけないと言われると、我々としてはなかなか「これが」という打つ手が、きちんとしたものを格好よく申し上げることはなかなか難しいのですが、一つはある意味、御批判があるかもしれませんが、できるだけ、この内航海運の暫定措置事業をきちんとやってもらうというか、やっていって、円滑な実施ということを図っていくということで、いい船がやはりちゃんと運航できるようにする必要があるだろうということで、計画的なリプレースが必要だろうと。こういうことが内航海運の足腰を強くするという事だと思えます。

もう一つ、ここに来て船員が非常に不足しておりまして、西の方に行くと船員が足りなくて船が動かないという状況がもう出てきておりまして、ちょっと遅きに失したかもしれませんが、船員の計画的な雇用というか、船員をつくっていく、集めて、つくって、それを使っていただくような、そういうことを早急にやらなければいけないということであります。

やはり基本にあるのは、内航海運自体がそう言う意味で非常に一杯船主のようなことで、ある意味、荷主、オペレーターの方と対等な立場で何事も対応できないという状況にありまして、今までだと「生かさず、殺さず」というようなことでやってきましたけれども、今は「生かさず、生かさず」でこれをやられているような状況であるので、内航海運自体がやはり意識を変えて、グループ化を図って行って、経営基盤をきちんとしたものにして、船員なりも計画的に雇用できるようにして、船もきちんと自分でつくれるようにするという事に、だんだん我々の施策を誘導していく必要があるだろうと思っております。

いろいろ、グループ化についても「こんないいところがある」ということで、いろいろな場で内航海運事業者の方に話をしておりまして、ある程度、少しずつ認識が変わってきているところはありますけれども、そういうふうないろんな面からの努力を多方面からやっていって、内航海運自体の質的なものを変えていくということがやはり必要だろうと思っております、それまでの一定期間、やはり暫定措置事業はもうお金を借りてしまっているものですから、そこはある程度、できるだけ早く終わるように、とにかく我々としても周辺からいろんなことをやりながら、その暫定措置事業をきちんとやっていくと同時に、併せて海運事業、内航海運事業が足腰が強くなるように、質的に変わっていくように誘導していくということなのかなと思っております。

はっきりしたことが申し上げられなくて、申し訳ないのですが、なかなか、ここに来てまた不確定要素というか、どちらかというとなかなか難しい局面がどんどん濃くなってきていまして、非常にかじ取りが難しい状況であります。

○中条主査 この暫定措置事業そのものについて、これをやめるとか、やめないとかという話は、これはちょっと大きな話になりますから、それは今はちょっと置いておいて、この今の枠の中で一体、何ができるのだろうか。実は規制改革の3か年計画でも、「国としても着実な債務の償還が図られ、本件業務に係る政府保証額が前年度以下となるように監督する」ということで、それは当たり前といえば当たり前ですよね。

それはズルをしている者がいたら、「それはだめだよ。ちゃんと払えよ」とか、そういうことをやるのは当然のことなので、だから、それ以外に何か一歩進めて、この範囲内でもう少し活性化につながるようなこと、あるいは措置事業が早く終わるような、それにつながるようなことで何かいい知恵はないでしょうかね。

つくってくれて、納付金がぼんぼん入ってくれば、それはいいわけですけども、そのためには一つは内航自体を活性化する、これは別途、勿論、これはあるわけですけども、しかし、それはやはりある程度、景気とかそんなことに影響されるわけですから、当然、無理やり「つくれ」というわけにはいかない話ですから、そうすると、なかなかいい知恵はないわけですから、この範囲内でその知恵を出していただくということは難しいですかね。

○蒲生課長 一つはやはり荷主とかオペレーターと、やはり我々としてもきちんと話をしあって、今の状況を、内航の置かれている状況なりを理解してもらって、きちんとした形での運賃とか、高いとか安いとか、我々は言うつもりはありませんが、内航海運がきちんとやっていけるような環境をつくらなければいけないということを荷主とかオペレーターにもわかってもらうような、そういう努力を行政としてする必要があると思うのです。

やはり、一部のその方々はかちとした形で荷主、オペレーター、そのオーナーという形になっていますけれども、多くはやはり非常に使いやすいのしょうね、今の内航海運のあの一杯船主のようなのは。だから、それだと、どんどんどんどん、じり貧になってきて、あるときになると船が古くて動かなくなる。船員がいなくなってしまうんですよということを、やはり今のうちから荷主とかオペレーターにわかっておいてもらわないといけないのかなと思うのですが。

○中条主査 そうですね。けれども、荷主にその内航の将来のことも考えて、価格は余り安くしないでくれと言っても、これはちょっと、やはり、「いや、それは状況はわかりましたけど、でも、ほかのところが安くしているのだから、うちも安くしてくれ」と。当然、「うちだけというわけにはいかないよ」と。

○蒲生課長 おっしゃるとおりです。

○中条主査 だから、やはりそこは内航の事業者がもう将来のことをやめて、リタイアしてとか、あるいは将来のことを考えたら、ここはちょっと厳しいけれども、リプレースし

て新しい船で効率化を考えると、そういうことをやってくれなければしょうがないのだから、と思うのです。だから、そういうこと以外で、やはりここはないですかね。

○西海課長補佐　　というか、なかなか、こちらが期待しているスピードでできてくれないのですが、やはり、中小零細が自分で船を1、2隻持っていますと、それをリプレースしている間、収入が事実上、ほとんどないものですから、今、グループ化を盛んに説明に行っています。

それはなぜかという、各社がまとまってやれば、計画的な船のやりくりができますので、グループ化で、できるだけ一緒にうまくやりとりできるようにになれば、それは自分の船を計画的にリプレースに出すことができますので、船の管理自体も別会社にして、できるだけ間接費を減らして効率的に管理をさせようとしていますので、理屈はよしという感じで思っています。事例はまだ8ぐらいです。

中小零細に対してはこういうグループ化のような形で計画的に代替建造ができるような環境を整備するというのが、一つ、私の頭の中では、机上ではうまくいくのではないかと考えています。8例からもっとスピードがよく、数がだんだん増えてくれればいいのかというのは理想としては思っています。

○蒲生課長　そのグループ化についてはいろんな機会に説明、話はしていますが、彼らも理屈ではわかってはいるのですが、実際はなかなかその一歩を踏み出さないのです。

「でも、やはりもうそうしないと、あなた方が生きていけないんだ」ということを、我々としてももっともっと説明、あるいはいい事例をつくっていくということが必要なのかもしれないですね。

○中条主査　　そういった人たちはそれでリプレースできなくなって、そういう、もうどうしようもない状況になったら、廃業してしまっていて、それでいいのだと、そういうお考えなんですかね。

○西海課長補佐　これは一つの個別のヒアリングの結果ですけれども、独立意識が強いものですから、自分の代では自分が社長としてやって、息子には継がせない。もし、それを引き取ってくれるところがあれば、引き取ってくれればいい。ただ、船はもうぼろですから、商権を引き取ってくれればいいというところが多いので、後継者に継がせる気があれば、またいろんな形で生き残ろうとしますけれども、「自分の代だけでいいや」とか、「だったら、自分がわざわざ社長から何かグループ化のよくわからない役員になり下がるよりは」という、そういうこともなかなか、要するに理屈で割り切れないところがあると思いますけれども、そういうところがちょっと障害になっているのかなと思っています。

○蒲生課長　先生がおっしゃるように、これからのことを考えて戦略的に物を見て動いていく、そういう船主は本当にごくわずかで、ほとんどは極めて利的那のいうか、自分一代でいいというか、そういうのがほとんどなんですよね。

○中条主査　　しかし、ある意味ではそういう状況であるからこそ、内航はコストが安いという状況があるわけですからね。必ずしもそれが絶対だめだという話では決していないので、

飲食店などもそうで、自分の代だけでやればいい、自分がちょっと飯を食べる程度だったらいいというので、そういう人たちはなかなか理解はしないという状況がありますから、それはそれで私は悪いことではないと思いますけれども、この暫定措置事業という観点から考えると、いろいろ問題点が出てくるという話になりますね。

○蒲生課長 そうです。

○中条主査 もう一つ、活性化をさせる方法として、これは内航について、要するにカボタージュを認めてしまうというのは？競争をもっと勧めて、それでその中で生き残れない人はリタイアをしてもらってというのは、その政治的な可能性はちょっと置いておいて、そこは国土交通省さんとしてはどうお考えになりますか。

○蒲生課長 業界自体が本当に劇的に変質することになると思いますので、私の立場ではとても申し上げられるような状況ではありません。それをやってしまったら、もう後戻りできませんよね。

○中条主査 ということは、逆に言えば、やはり外国の船の方が効率がいいだろうと。

○蒲生課長 それもあるでしょうね。

○西海課長補佐 恐らく人件費が全然違うのではないかと。それは単にざっくばらんな議論では、中でしたことがあります、恐らく、「もう、自分一代限りでいいや」という人と人件費の安さを売りにしてやる人は、多分、全然、意気込みが違うだろうと。本当はやる気のあるところがグループ化して、体力を付け加えて切磋琢磨していくのは、そういう意味では先生がおっしゃるように、まさにいいと思いますけれども、どうも、何かそういう気のない人たちが多くて、逆にやる気のある人が少ない状況だと、まずはやはりグループ化をして、そういうのにもちゃんとやっていけるようなプレーヤーを国内にもつくるということしかないのかなという議論はしてしまっていて、そこで大体、議論はいつも堂々めぐりになってしまう状態ですね。

結局、その後、カボタージュをやって、何を目指しますかというところが、机上では書いても、多分、うまくはそうならないのではないかと。要するにグループ化ではなかなかそのところを被せないものですから、どうだろうというところで、今、議論が堂々めぐりをしているという状態ですね。

○中条主査 でも、やはり、もしカボタージュを認めたら、入ってくるだろうという推測ですか。

○西海課長補佐 そんな推測ですね。もしくは儲からないと思っているのかもしれませんが。

○中条主査 私はちょっとそこは疑問のところがあって、私は仮にカボタージュを認めても、航空の場合は恐らく余り入ってこないと思っています。これは日本の商習慣とか、そういうところで、しかも日本人を雇わないとなかなかやっていけませんから、そういう状況で果たして例えばシンガポール航空が東京・札幌間を10便も運航するようなことが得策だと彼らが考えるかという、余りそういう状況ではないだろう。

内航の場合は確かにお客さんを乗せるわけではないので、言語の問題もその点ではコストは小さくて済みますよね。ですから、かなり万国共通のサービスだから、割と入ってくる可能性はあるのかもしれないなど。ただ、やはり人件費水準はかなり違いますかね。

○西海課長補佐 これも想像ですが、多分、国内の内航になると人件費まで変えないと彼らは入ってこれないでしょうから、もうちょっと荷主との関係で、実は私もさっき言わなかったお話、環境にいい船とか、省エネのいい船を税制とか、あるいは共有建造という形で少し優遇して誘導して支援していこうとやっているのですが、余りありがたがられないのは、政策がありがたがられないのではなくて、結果的に省エネ船とかでコストを下げて、全部、荷主がその物流費の削減に関して持っていかれると。

そういう構造が外国が入ってきても変わらないようであれば、結局、何か手元に利潤が残らないものですから、「儲からない」と言うかもしれない。そこは我々にもわからないなど。そこから先は対荷主と輸送業者の関係になるものですから、読み切れないよなという話はよくしています。

○中条主査 もう一つ、お伺いしたいのは、要するに外国の船が神戸に入って、内航船でフィーダーするか、それとも釜山に入って韓国のフィーダー船で日本の日本海側の港からフィーダーするかと、そういう関係で競争関係があるということはよく言われますよね。

この競争の程度というか、どれぐらい代替性があるのか。要するに 100%、代替性があるなら別にそんなカボタージュなど言わなくても、全部、そちらに持っていかれる話ですから、ほっておけばよい。でも、恐らく現実には 100%は当然ないわけですね。しかし、かなりの代替性があるって、競争的であるならば、カボタージュのことは考えなくても、かなり外国の港からのフィーダーは競争圧力は与えているということになります。その程度はどれぐらいの感じなのかというのは、検討されたことはありますか。

○蒲生課長 済みません。ちょっと今すぐはわかりません。

○中条主査 つまり、これは要するに日本のハブとしての港の機能の議論に関わる話なのです。よく言われる話は、「船が皆、釜山に着いてしまって、そこからフィーダー船で行ってしまうんですよ」と。ほかの国に行く話はちょっと今は置いておいて、日本の国内に韓国の船でフィーダーに行くとなれば、これは日本の内航船と競争関係にある。だから、うかうかしていると神戸や横浜で降ろさないで、釜山で降ろして日本の港へ行ってしまいますよねという議論があるわけですね。それがどの程度なのかというのが非常に興味があるところで、それによって内航船の政策はやはり考えていかなければいけないかなと思っています。

○蒲生課長 そうですね。その統計、分析はまだ手元にはありませんけど、勉強をしないといけない話だと思います。

○中条主査 そうですか。是非、ここもし機会がありましたら、勉強をしていただいて、教えていただけるとありがたいと思いますので、よろしく願いいたします。

というわけで、離島航路の方も、それから国内の貨物船の方も、なかなか難しい状況で

あつて、単純に何か規制をやめたら、それで済むとか、そんな話ではないということは勿論、わかっております。どちらかといえば、現実的にどう対応していったらいいかということをお互いに知恵を出しながら考えていくテーマだと思っております。今後とも御協力をいただければと思います。

どうもありがとうございました。