

国土交通省政策会議分科会（第9回）議事要旨

- 1 日 時：平成4月14日（水）8：00～9：07
- 2 場 所：衆議院第一議員会館第4会議室
- 3 国交省出席者：榊野自動車交通局長、小野海事局長 ほか
- 4 議 題：平成22年度予算執行における所管事項と主な政策課題等について
（自動車交通局、海事局）

5 議事要旨

- （1）配布資料に沿って説明
- （2）出席議員からの主な意見

- ・ 海洋国日本として、税制、予算等その重要性に対して政策があまりにも貧弱ではないかとの印象を有している。政治家の責任でもあると思うが、政権交代により全体の総合政策を見直していく中で海運政策に関してもうちょっとウェイトをかけていかなければいけないと考えるがどうか。
- ・ タクシーの問題について、（法施行から）半年でまだはっきりとした効果を示すことは難しいと思うが、この問題は行き過ぎた規制緩和の弊害と言われ、注目された部分でもあるので、先ほど説明があったが、特にこの半年間について補足すべきことがあれば、効果等含めて説明していただきたい。
- ・ 宮崎でもタクシー運転手だけでは食べられないから農業と兼業でやっている者がいる。ある意味では柔軟性はあると思うが、産業としてはどうなのかという話はあると思う。
- ・ 外航海運について、諸外国との税制の差により我が国商船隊のシェアが低下しているとのことだが、税制の差でいうと法人税が高いということが一般的に認識されているところ、外航海運では具体的には船舶の運航会社に対してどのような税制の差があって、措置を行うことによって企業の成長、運航会社の収入増が見込めると考えているのか。
- ・ 船舶の建造の促進については、共有建造制度等を活用した代替建造の促進を図ることであるが、とりわけ内航フィーダー貨物船の建造に関し、暫定措置事業に係る納付金制度により大型船に置き換えられない等制度的な問題も存在していると認識しているが、見直し等は考えていないのか。
- ・ 漁船を中心とした小型船舶の船舶検査費用は高すぎるのではないか。最近のエンジン等技術が向上していることに鑑み、検査の有効期間の延長や中間検査の廃止等費用負担の軽減策を検討出来ないのか。
- ・ 漁船のエンジンに係る簡略化制度を内航貨物船に拡大できないのか。
- ・ PSC によってモラルの低い国の船舶に対して航行停止等を行うと不法投棄につながる懸念を持っている。PSC を厳格に実施することで、例えば出港停止となった船舶を誰も引き取りに来ないため国が撤去費用を拠出することになるようなケースが増えることにはならないか。
- ・ タンカー等のバラスト水に起因する外来種の防除方法の検討状況を教えて欲しい。
- ・ タクシー運転者から聞いた話によれば、「これから業界をよくするためには、車両数を制限してもらえない。減らして足りなくなれば増やせばよい。タクシー会社は車

両をレンタルでやっており、増車するのに手間はかからない。」とのことだった。また、「タクシー運転手は派遣労働者みたいなもので、車が減って首になったとしても増車するときにすぐに復帰できるので仕事がなくても食べていける。」とも言っていた。このような話が参考になればと思い話をさせてもらった。

(3) 出席議員からの発言を受けての国土交通省の回答

- ・ ご指摘のとおりであるが、これまで財政事情が厳しい中でなかなか予算化が難しい等の実態があったが、海事局としても問題意識を有しているところ。現在、国土交通省では前原国土交通大臣を中心として成長戦略会議の中で今後の政策に係る議論を進めているが、海洋分野も当会議の五重要分野の一つであり、このなかで海運と港湾についてこれから積極的に対策を講じていくという方向性が示されているところ、海事局としてはこの方向で努力していきたいと考えている。
- ・ もう少し状況を見守りたい。増車減車の話に加えて、二つ申し上げたい。
 - 一つは処分の厳格化。悪い人たちにはきちんと悪いと言う仕組みにしたい。この制度が始まる前になるが、国際自動車の許可の取り消しを行った。これまで大手に対しては行っていなかったが、500数両のタクシーを減らすこととなった。各省とも連携して取り組んでいきたいと考えている。
 - もう一つは運賃。運賃は自由化の中でいろいろな運賃が出てきていて、地方はそれほどではないが、例えば大阪等ではそれが混乱を招いていて、その安い運賃で需要が増えればいいが、需要を取り合ってみんなで苦しんでいる。
 - 運賃値上げの審査を厳格化して、やっていきたいと考えている。
- ・ 一番大きいのは、国際的に急速に広がっているトン数標準税制であり、我が国も平成21年度から導入されている。法人税は利益に対して課税するが、トン数標準税制は運航している船舶一隻あたりの税額を決めるものであり、法人税よりも相当安く設定され、これにより企業の内部留保を増やす効果が生じるものと考えている。しかしながら、我が国のトン数標準税制は自国籍船のみが対象となっており、企業の大部分の収益を占める外国用船の利益に関しては従来の法人税がかかっている。これに対し、大部分の主要海運国では、外国用船に対してもトン数標準税制が適用されているため、ここに相当差が出ているという実態がある。また、船舶所有者に関するものとして、我が国では船舶は航空機とともに償却資産として固定資産税の課税対象となっているところ、諸外国にはこれに相当する税が存在しない（非課税）。これら諸外国との差については、出来るだけ国際的なトレンドに我が国の制度をあわせていく方向で努力して参る所存である。税理論として非常に困難を伴うところもあるが、このようなイコールフットィング、税の格差を是正するという課題があるということをご認識頂けるとありがたい。
- ・ 海事局としてもご指摘の問題は認識しており、前述の成長戦略会議の海洋分野において、内航フィーダー船の大型化を促進するための制度の改善という方向性を示したところである。
- ・ 漁船については、水産庁と検査簡略化について議論を行ったうえ、昨年からはエンジンに係る簡略化制度を開始したところである。

- ・ 船舶検査については、技術開発の動向等を見ながらこれまでも見直しを行ってきており、今後もその方向で対応していく。その場合でも、やはり安全への影響ということを最優先に考える必要がある。
- ・ ご指摘のようなケースについては、船舶所有者や運航管理者等関係者への注意喚起、港湾管理者との連絡、外交的な働きかけ等により最善を尽くしていくことになる。
- ・ バラスト水に含まれる外来種が無制限に拡散しないことを目的とする条約が既に制定されており、現在各国が批准を進めているところである。なお、我が国でも既に船用工業事業者等において多様な対応技術が確立しているところである。
- ・ タクシーは、台数を減らすことが実はなかなか難しい。適正台数を減らしてくださいと言っても財産権を取り上げるのか、という議論もあり、どのように減らしていくかが問題となる。

先ほど運転手の話があったが、運転手の平均年齢が57歳であり、60歳を超えた運転手が第二の生活としてやっておられて、産業としてのサービス向上や安全確保という面では問題があるのではとの指摘もあるところ。

～以上～